

INTERNATIONAL<sup>NET</sup>

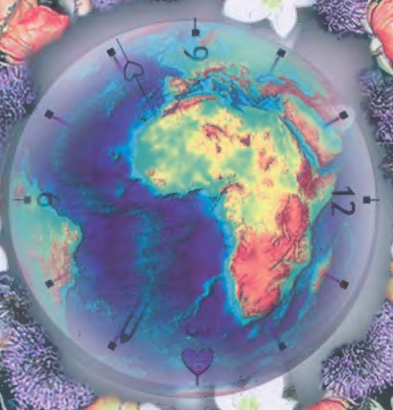
# انترناشيونال

انترناشيونال



NET  
International

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
تقدم لك كل شيء  
وعزوف كل شيء أنحاء العالم



انترناشيونال - مايو 2006 / ربيع ثان 1427

International<sup>Net</sup> May 2006 / Rabi II 1427



# رحلة اسبوعية جديدة مع مصر للطيران

القاهرة / جنيف  
كل يوم ثلاثاء

بالإضافة الى الرحلات المنتظمة  
يومي الجمعة والأحد

إهداء ٢٠٠٦

انترناشيونال نت  
المملكة المتحدة

بسعر خاص جداً  
فقط ١٥٠٠ جنية

لمزيد من المعلومات اتصل الآن  
٠٩٠٠٧٠٠٠٠ سعر المضيقة 50 هريشا  
او ١٧١٧ سعر المضيقة جنية واحد  
[www.egyptair.com.eg](http://www.egyptair.com.eg)

\* هذا العرض ساري لرحلات يوم الثلاثاء  
اعتباراً من ٢٨ مارس وحتى ٢٧ يونيو ٢٠٠٦  
\* سعر التذكرة ذهاب وعودة  
بخلاف الضرائب والرسوم

The Studio


مصر للطيران  
EGYPTAIR

تمتع بعروض مصر للطيران



## محلة اقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

 AS&A Publishing Limited  
Registration No. 04761267  
Camden Road, Camden Town  
London NW1 9DR DX:  
57074 Camden town

## مستشار العشرين

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

مسید عبد المنعم مسید

## المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

### المحامي بالنقض

عشر في التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مكرر التقرير

مجلس

## المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة : +2-0122586455 Tel.

اسکندریہ 17 4275117-03-2+ Telefax,

مذہب: 51 ش. فیکتور عمانویل - سموعہ

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

## أسرة التحرير

- (+2) 0123184320 \*ريان أحمد بدوي  
(+2) 0106929403 \*شربل جلال  
(+2) 0103954631 \*صفاء القلاوي  
(+2) 0124614924 \*عبد الرحيم مصطفى  
(+2) 0124286627 \*محمد الفحام  
(+2) 0122833584 \*ميادة محمود  
(+2) 0123903815 \*نباتة الدبهي  
(+2) 0129077337 \*ياسمين عبد الحميد

**سوريا**

- 0096394231001  
0096394239440  
0096343714536

• السعودية - جدة

- تلفون: (6369985) - (2) - (+966)  
فاکس: (6369459) - (2) - (+966)

کنند

- \* شریف صلاح مختار  
تلیفون: 4167250912-1

**تذکرہ فی حبیب اللغات البغدادیہ**



بقلم مستشار التحرير

## السياحة العالمية بالأرقام

[illegible]

وقد أشار الخبراء إلى أن أوروبا والأمريكتين وأفريقيا مستغفر في تحقيق نسبة نمو مثالية خلال العام الجاري، وبالنسبة لما يقاوم  
 الخطر المحيط بالبيئة والشرق الأوسط. الأمسيه. ستحقق نسبة نمو متجانس خلال حقبة عام 2005، مع توقع أن  
 منطقة آسيا والمحيط الهادئ في الأسرع نموًا حيث ستسجل نموها 9.5٪، وذلك كثاني أفضل النتائج في الشرق الأوسط، وإشار  
 الخبراء إلى النجاح السياسي التي حققها دبي حيث سجلت نمبا نمو خلال عام 2005 وصلت إلى 7٪، وتبلغ معدل الاستثمار في  
 القطاع السياحي بـ 28.5٪ من إجمالي الاستثمارات في دبي نتيجة الاهتمام ومشروعات البنية الأساسية حيث تم التوسع في إطار  
 4500 فيلات إلى 4500 فيلات، 4500 فيلات.

- احتمال استمرار الإرهاب إلا أن خبرة العاملين في مجال السياحة يؤكدون على أن تأثير هذا الإرهاب سيكون محدوداً وقصيراً المدى، خاصة وأن السياح بشكل عام يدركون التغيرات الجارية.

- ارتفاع أسعار الطاقة، وقد حذر الخبراء من تأثير إستهلاك الزيادة على النمو الإقتصادي في آسيا بالذات.

لقد حاولت بعض الفرق الغربية الأولى، وعلمت من أخطاء السابقيين، فقامت بتطبيق الحملات السياحية العالمية بأسلوب علمي، ويتلخص معمر في القفزة بين مصاصم طواع السياحة فيها حوالي 96% من الناتج المحلي الإجمالي، بالمقابل توفير أكثر من مليوني فرصة عمل، وبكثم بعض بطور الزارات السياحية المحظنة التي تتوازي بها، في تلك تلك الأيام، العالم، بالمقابل أكثر من نصف مليون فرصة عمل في قطاعي الترتيب والخدمة، وفيها أطول نهر في العالم، هذا علاوة على الإهتمام بالسياحة البيئية، وقد أخذت مدينة الإسكندرية موقعها على الخريطة العالمية بعد الفتحا مكتبها الجديدة، وأصبحت مياه شاطئ الإسكندرية منعقا بأرضهم آلاف القطع من اللآلئ، هذا مع، هذا كل ذلك، مع عدم إهمال

أما تونس فقد أصبحت الوجهة السياحية الأولى عربياً والأثيرة إفريقيا، واحتلت المرتبة الثانية بعد فرنسا في مجال السياحة الاستجمالية، وحلقت السياحة التونسية مؤشرات إيجابية بعد استقطابها أكثر من خمسة ملايين سائح سنوياً، وتقوم السياحة التونسية على بعض القواعد والمبادئ الأساسية:

وبالرغم من المصروب الأهلية والفن الداخلية في لبنان إلا أنه تم تحقيق طفرة هائلة في مجال السياحة حيث يزورها آلاف السياح من أجناب وعرب ولم تعمل لبنان السياحة الداخلية.

وأما سوريا فتعتبر متحفاً كبيراً يضم آثاراً من أكثر من عشرين حضارة مختلفة، بجانب الطبيعة المتنوعة بشكل واضح من سواحل بحال، وفالان، والمان، وكيف، وغيره. سوريا متناهات بسيرة ذات طقس جميل في حبالها.

إن صناعة السياحة تعتبر في هذا العصر من مقومات الإقتصاد القومي لارتباطها بأكثر من 60 صناعة وخدمة علاوة على أنها مصدر رئيس للنقد الأجنبي. وتتأثر السياحة بالأحداث السياسية وعلى رأسها الحروب والإرهاب، والفشل على ذلك الضسارة التي

نجدتها دول العالم منذ أحداث 11 سبتمبر، والإعتداء على السياح في بعض الدول.

الأمن، والتعامل مع كل التحديات، والقيام بالحملات الإعلامية.

عاصم السيد أحمد

**اقرأ في هذا العدد**

- |   |    |   |   |
|---|----|---|---|
| هل نحن في حاجة إلى وزارة للنقل البحري ؟         | 20 |   |   |
| هل تقبل الموانئ المصرية التحدي في مصر العولمة ؟ | 21 |  | 54 تغييرات قطاع النقل البحري المصري   |
| الجمعية العمومية لشعبة خدمات النقل الدولي       | 30 |  | 12 ماذا يجري داخل غرفة ملاحية الاسكندرية ؟؟   |
| إجتماع مساهن داخل الغرفة التجارية بالإسكندرية   | 37 |  | 13 رئيس مجلس الوزراء ووزراء المالية والتخطيط والسياحة والإستثمار والإسكان والزراعة والتجارة والصناعة والنقل في جولة داخل ميناء الإسكندرية |
| بداية العمل المفردة                             | 48 |   |   |

نشاطات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابيها ويجوز إعادة النشر مع الاشارة الى المصدر من أحي الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بأدوارها بالاتصال لحجز مساحة الإعلان



# تغيرات قطاع النقل البحري المصري

هل تصبح إنطلاقة حقيقية للأمام؟



الدكتور / أحمد نabil  
رئيس الوزراء المصري

يبدو أننا مقدمون حقاً على بداية مرحلة جديدة من العمل داخل قطاع النقل البحري المصري - 72 يوماً فصلت بين وقوع حادث العبارة المنكوبة السلام 98 وصدور قرارات وزير النقل المهندس / محمد منصور بتغيير وتبديل وإحلال قيادات قطاع النقل البحري والموانئ المصرية وأياً كانت دوافع الوزير منصور من الأخطاء في إحداث تلك التغيرات إلا أننا وكمرأقين متخصصين في صناعة النقل البحري نحمد هذا التوجه الذي رآه البعض إبطاءً ورأيناه نحن حكمة ورؤية من الوزير الجديد فالوزير كونه غير متخصص في مجال النقل البحري علاوة على كونه جديداً في الوزارة بوجه عام جعله ينتظر التحقيقات الرسمية عليها تسرع عن حقائق يستطيع أن يتخذ من خلالها قرارات تصب في الصالح العام بوجه عام إن الجديد الذي نرصد هو عدم التسرع في إصدار القرارات وعدم الحكم المتسرع على ظواهر الأمور وعدم الإنسياق وراء حالات الغضب الشعبية التي وصلت ذروتها مع حادث الباخرة.



توفيق أبو غديفة



إبراهيم يوسف



محمد عمار

إبراهيم يوسف

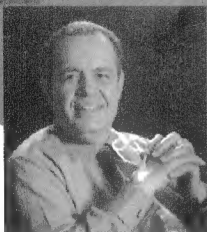
المسئول عن عقد وإستلام الوحدات الخاصة بالبحث والإنقاذ SAR الولايات المتحدة الأمريكية ثم أنتقل إلى هيئة ميناء بورسعيد كاتيب . وكان هو رئيساً لهيئة ميناء بورسعيد بالتبعية أثناء إفتتاح ميناء شرق بورسعيد وقام بالشرح أثناء الإفتتاح أمام السيد رئيس الجمهورية. وأنتقل بعد ذلك إلى رئاسة هيئة ميناء دمياط ليكمل مسيرة بدأها اللواء بحري/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الحالي مجموعة خبرات تجمعت في شخص مختار عمار الذي يتميز بمميزات شخصية ومهارات عقلية واضحة عرفناها وعاشناها نحن الخبراء لذلك فإن إختيار هذا الرجل ليكون المخطط الرئيسي لهذا القطاع الحيوي لهو بعون الله ويمشيته إختياراً موفقاً

مختار عمار ليس جديداً على القطاع فقد إنهي خدمته بالقوات البحرية ليعمل بالقطاع منتقلاً بين الإدارات يكتسب الخبرات الفنية ويتزك بصمات الإدارية والقيادة للخدمة . لقد ترك اللواء/ عمار بصمة في القطاع يعرفها كل من عمل معه أو تحت إدارته ثم إنتقل إلى العمل في الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية كاتيب أيام كانت تسمى بشسم مصلحة الموانئ والمناظر المصرية وكان هو الشخص المسئول عن ملف وتنفيذ نظام مرور السفن في خليج السويس VTS من آلاف إلى الياء حيث وردت معدات هذا المشروع من أمريكا وأشرف على التركيبات والتجارب الخاصة به كما هو أيضاً الشخص

لقد توقع البعض أن يصدر الوزير منصور قرارات وإقرارات ويعزل هذا ويحول ذلك للنيابة ويحيل أوراق فلان أو علان إلى فضيلة المفتي. لكن الفضيلة المرسودة للوزير هي التزوي والانتظار المصمود - فكانت تلك القرارات المدروسة التي جاءت بعد تحقيقات الجهات الرسمية واستطلاع آراء المتخصصين وأصحاب الخبرات، ودائماً وأبداً ما يقابل الناس عموماً أية تغيرات بالإرتياح أملاً ورجاءاً من وضع أحسن من الوضع الراهن . عموماً لقد أصدر الوزير قرارات نراها في حدود علمنا وخبرتنا في هذا المجال «مبشرة» إلى حد كبير. ف رئيس قطاع النقل البحري الجديد اللواء بحري/



## رؤية تحليلية للتغيرات



حاول محاولات عديدة صادقة لاحتداث طفرة في إدارة الموانئ العديدة التابعة لهيئة موانئ البحر الأحمر وبدأ بالفعل ولكن جاءت تلك الأحداث والتغيرات لتدفع بالرجل في مكان آخر وتدعو أن يوفقه الله في عمله الجديد.

أما ميناء دمايط فإن نائب رئيس الهيئة الأخ  
لواء بهري/ توفيق أبو جنديه هو الأنسب  
للمرحلة القادمة ليكمل مسيرة اللواء/ عمار الت  
بدأت منذ فترة كرئيس لهيئة ميناء دمايط. وميناء  
دمايط الذي يحتاج بالفعل إلى عمل ذؤوب كأحد  
أهم الموانئ المصرية وأبو جنديه شخصية قيادية  
تشر بالخبر خلال المرحلة القادمة.

ومما هو جدير بالذكر أن الصديق اللواء هري حسين الهرميل كان قد ترأس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (مصلحة الموانئ والمناشر سابقاً) لفترة زمنية غير كافية لأبرار بصمات الرجل الذي لا يختلف عليه إثنان من حيث نظافة اليد وصنق التوجه والعمل بأخلاص، لكنه عمل في ظروف صعبة حيث أنه ورث تركة مثقلة بالهموم والمخالفات التاريخية. أدمو الله أن يستحقه من عمله القادم.

عصمونا لا نسيق الأعداء ونتمنى أن ينجح الجميع  
وقلوبنا وأقلامنا وخبيرتنا تحت أمره يري خدمة

الوطنه في اى هوق.  
ادعوا الجميع للعمل والاخلاص بشفاقيه ووضوح  
بعد امد التصديحات والله معكم.

ترأس القطاع في وقت صعب وجاءت الرياح ربما لا تشتهي السفن، لقد حاول شيرين حسن محاولات جادة وصداقة فهو رجل لا خلاف على صفاة لظافة يده، ولا خلاف على صدق نواياه ولا خلاف على رغبته العارمة في النجاح حيث كان يعطي كل وقته للعمل ولكن النتائج كانت ليس في مستوى طموح شيرين حسن نفسه، وجاءت حادثة العبارة لتجعل بإحداث تلك التغيرات التي نتج عنها تكون في مستوى طموح المصمم.

ونائباً للواء بحرى/ هشام السرساوى الذى انتقل من رئاسة هيئة ميناء بورسعيد إلى رئاسة هيئة موانئ البحر الأحمر بدلاً من اللواء بحرى/ محفوظ طه مرزوق الذى رحل من رئاسة الهيئة صاحبة الولاية المباشرة عن عبارة السلام.

السرساوي رجل فاهم وواعى وذو فكر اقتصادى إدارى حازم بلا تشدد من بلا تسبب وأعتقد أن هيئة موانئ البحر الأحمر تستشهد بفترة حقيقية للسرساوي فأجل يريد أن يعمل في هذه المهنة كمجموعة واحدة متكاملة ومعدة تجارة أخرى التي انمو ويسلمة مشروعات واعدة ومجموعة مستثمرين جادين الكفاية لا تحتاج سوى مد جسور الثقة والعمل بفكر وقابل قلب مفتوح والواجب سيكون حتمياً بأن الله ألاما الأخ الصديق (البحري) محفوظ لم يزل مرفوقاً.





**MINISTRY OF INVESTMENT  
HOLDING COMPANY FOR MARITIME  
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

**CONTAINER HANDLING ACTIVITY**

- **Terminal area:** 435000m<sup>2</sup>
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
6 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers.

**Inland terminal area:** 50000m<sup>2</sup>

**Terminal capacity:** 6000 TEU

**LCL store** 2000m<sup>2</sup>

**CARGO HANDLING ACTIVITY**

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

**WEB:** [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) **E-MAIL:** [Info@pscchc.com](mailto:Info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street, Port Said, Port Authority

Building : 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235882 Fax : 002 066 3339947 /

002 066 3220449 P.O Box : 1830

**PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY**





# دركة الموانئ المصرية خلال شهر فبراير 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

البيان	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من
	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر
الإجمالي	703,962.7	185,430.0	16,319.6	120,302.3	308,850.8	457,228.0	1,106,355.5	13,004.0	2,952.1
النفط	474,396.5	45,863.3	11.6	324,219.7	594,178.9	736,976.2	858,636.1	3,572.5	15.7
المنتجات	10,827.3	2,692.7	0.0	0.0	8,176.6	10,827.3	10,827.3	2,692.7	0.0
المنتجات	344,517.2	122,546.4	0.0	10,178.1	711,799.8	1,284.3	96,837.1	96.8	1,846.0
المنتجات	14,698.0	80.0	1,397.0	1,310.1	2,308.8	1,310.1	14,698.0	80.0	1,397.0
الإجمالي	4,008,354.4	373,245.6	21,450.0	1,310.1	2,308.8	1,310.1	4,008,354.4	373,245.6	21,450.0

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

البيان	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من
	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر
الإجمالي	635,963.3	25,553.7	133,476.5	137,469.5	339,883.5	81,491.8	420,425.0	1,903.2	10,898.2
النفط	1,184,239.3	427,931.6	2,548.7	233,878.8	446,692.0	871,782.8	436.0	168,975.3	792,372.5
المنتجات	33,140.5	284.0	0.0	0.0	33,140.5	95,701.4	0.0	0.0	58,047.2
المنتجات	46,375.9	164.5	27,308.0	18,911.4	33,021.0	3,766.0	499,161.0	236,123.5	86,661.0
الإجمالي	3,260,870.1	499,161.0	236,123.5	1,310.1	2,308.8	1,310.1	3,260,870.1	499,161.0	236,123.5

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من
	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر
الإجمالي	30,444	438	194	244	30,006	14,659	15,347	11,158	15,180
النفط	26,654	286	184	102	26,578	11,158	15,180	11,158	15,180
المنتجات	5,654	3,441.9	23,900	2,851.9	11,275	5,670	5,670	5,670	5,670
المنتجات	62,109	14,154.9	6,684.2	7,470.7	20,557	13,700	6,857	13,700	6,857
المنتجات	0	0	0	0	442	234	208	442	234
الإجمالي	14,659	14,659	14,659	14,659	14,659	14,659	14,659	14,659	14,659
الإجمالي	3,260,870.1	499,161.0	236,123.5	1,310.1	2,308.8	1,310.1	3,260,870.1	499,161.0	236,123.5

وزارة النقل  
قطاع النقل البحري  
بنك معلومات النقل البحري المصري  
شارع البطاطية - الإسكندرية  
ت: ٤٨٩٦٤١٠ - ٤٨٩٦٤١١  
٤٨٩٦٤١٢ - ٤٨٩٦٤١٣  
مصدر البيانات: إدارة الإحصاء ببيئات الموانئ



إجمالي

تبدأ 2 مايو الجاري الجولة الثامنة من المفاوضات المصرية الأوروبية حول خطة العمل المصرية / الأوروبية في إطار سياسة الجوار الأوروبية.  
يصل إلى القاهرة في الثالث من مايو الجاري الرئيس القبرصي ناستاسوس بابا ديويروس في زيارة رسمية لمصر تستغرق أربعة أيام يستقبله خلالها الرئيس حسني مبارك، حيث يبحث الرئيسان العلاقات الثنائية وسبل دعمها، وتطورات عملية السلام في الشرق الأوسط والوضع في العراق.  
يتم يوم 4 مايو الجاري وتوقيع الاتفاق على التوالي يفتتح البستان روتانا في دبي توزيع جوائز ميمنا تزاميل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وذلك خلال معرض «المنشئ» الدولي، كما سيتم توزيع 54 فائزاً في 18 مجالاً سياحياً.  
تنظيم الغرفة التجارية الإيطالية بالقاهرة زيارة عمل لقطعة لانتيا الإيطالية خلال الفترة من 9 إلى 11 مايو الجاري، وذلك بالتعاون مع دعم المصناعات الصغيرة والمتوسطة بلاتيا.  
يقام المعرض والمؤتمر الأول للاستثمار في البورصة بمركز القاهرة الدولي للمؤتمرات في الفترة من 10 إلى 13 مايو الجاري تحت عنوان «إلى بورصة أكثر إستقراراً» وذلك لإثارة الوعي الاستثماري لدى الأفراد وصغار المستثمرين.  
تستضيف العاصمة الألمانية برلين اعتباراً من 11 مايو الجاري وحتى 4 سبتمبر المقبل معرضاً يضم حوالي 500 قطعة من الآثار المصرية النادرة الغارقة التي اكتشفها البعث الفرنسية في أبي قير بالإسكندرية، وسيتمثل المعرض بعد ذلك إلى متحف القصر الكبير بالعاصمة الفرنسية باريس.  
يقع مؤتمر الدارس شرم الشيخ في الفترة من 20 إلى 22 مايو الجاري، حيث تطرح مصر عدة مبادرات إقتصادية وتجارية لتفعيل التجارة والتبادل الإقتصادي بين الدول العربية، ويشارك في المؤتمر 1500 عضو يمثلون الشرق الأوسط وجميع دول العالم.  
تنظم مصر بيني 23 و 24 مايو الجاري بمدينة شرم الشيخ مؤتمر الدول الصناعية الثماني الكبرى ودول منطقة الشرق الأوسط حول التعليل في عصر المعرفة، ويضم المؤتمر بجانب الدول الثماني ممثلين عن 22 دولة و 5 منظمات عالمية رجال أعمال مصريين وغيره.  
تجري في 28 مايو الجاري إنتخابات الغرف التجارية المصرية، ويبلغ عدد التجار المدرجة أسماؤهم بجداول الإنتخابات 235 ألف ويشكلون 26 غرفة تجارية بجميع المحافظات.  
يقام للمنتدى المصري الصيني بالقاهرة يوم 30 مايو الجاري تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وذلك بالتنسيق بين سفارة جمهورية الصين الشعبية بالقاهرة والمفوضية المصرية الصينية للتعاون الدولي.

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسة للسفن

خلال فبراير 2006

البيان	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من
	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر
الإجمالي	537	22	0	19	0	36	101	117	43
بضاعة عامة	64	1	0	2	0	4	5	22	17
مشتق من	89	0	0	2	0	29	4	17	8
مشتق من	281	1	0	3	0	1	158	66	22
مشتق من	188	21	0	17	7	110	7	0	9
مشتق من	67	0	0	0	0	1	40	25	0

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (مغادرون - مغادرون) بموانئ مصر  
خلال شهر فبراير 2006

البيان	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من	مشتق من
	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر	البحر
الإجمالي	46875	0	7190	8956	21789	4320	4630	10200	0
مشتق من	70812	12809	6798	8082	35486	2043	4994	0	0
مشتق من	117687	12809	13988	17636	57275	6363	9614	10200	0

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



# الحبس الإحتياطي والظلم

**ياما فى الحبس مظالمهم. مقولة سهلة على اللسان غاية فى الصعوبة على من قدر له أن يعيش ساعات أو أيام أو شهور فى الحبس ثم يظهر بعد ذلك الحق ويظهر برائته ولكن بعد هوات الأوان.**



**مهندس  
أحمد رشاد الصحن**  
رئيس الإدارة المركزية  
للمفتش بالبحرى سابقا

والقصاص لى ممن أوقعه على .  
إن أي إبتلاء له نهاية ولذا فقد صيرت  
موقناً أن هذه السجاية لابد وأن تنقشع  
ومن الله على بصيرة حكم برائتى  
وفضله وكرمه برأى القضاء الجنائى  
العدال الذى تبني أحكامه على الجزم  
واليقين ولا تبني على الشك والتخمين  
والأقوال المرسلة.

برأت والحمد لله من تهمة كاذبة مست  
أمنى وحررتى وشرفى وسمعتى وتسببت  
فى إيقاع أضرار مادية ومادية ...  
بسبب بعض الظالمين.  
ويعد بشرى برائتى ورد لى هاجس  
متشابها من بعضى عن فترة قضيتها  
بالحبس الإحتياطي ... من يومئذى نى ...  
الأضرار المختلفة التى وقعت لى ...  
من يومئذى ويعوض أسرته نى شرفى  
وسمعتى التى لاكتها السنة الطالون  
فقلت حسبي الله ونعم الوكيل.

Ahmed\_Elsahn@yalla.com

إن الفرائض السماوية وقواعد العدالة  
تقيم على أن قرينة البراءة للإنسان  
هى الأصل وينقد القضاء الذى يحكم  
بالعدل ذلك ما استطاع ولكن فى بعض  
الأحيان يسقط من بين ثنائى الأوراق  
بعض الأبرياء وهم مظلومين ... وتعاد  
مساكنتهم فتثبت برائتهم حيث أن الله لا  
يرضى بالظلم.

لقد تعرفت والحمد لله لهذا الظلم وهو  
إبتلاء أظنه لى ميزان حسناى وسلبت  
حررتى لفترة عصفت بحياتى وبطلت  
ولكن والحمد لله أيضا فزت بالصبر وأن  
أظهر الله لى حقيقة من حولى من هو  
الصديق ومن يتظاهر بأنه كذلك ومن هو  
شنيع النفس ترعش يداؤه وقدماء غيها  
على نفسه وظلماً لى ... لقد أصفنى  
كثيرون وظلمنى البعض وإيقبى باله  
وبئائنى مظلوم إحتسبت ظلمى عداه  
وتوجهت له بالمداء على من ظلمنى  
واليت على نفسى يالا التفت لى ما وقع  
على من ظلم لأن الله كفىل يرفع عنى

مظلوم شعور بالاراء الشديدة والقسوة  
من المجتمع الذى ظلمه ومن السهل لآى  
فرد معها صغر شأنه أن يظلم غيره  
ويؤذيه لإشباع رغبة حقد أو إنتقام أو  
تصفية حسابات ولكن من الصعب  
أن يصمد هذا الظالم لدعوة المظلوم  
ومواجهته يوم الحساب وقد نكر الله  
فى الحديث القمى (يا عبادى إنى  
حرمت الظلم على نفسى يجعله بيكم  
محرمًا فلا تظالموا) كما تعد الله الظالم  
بالعذاب الأليم فى الدنيا والآخرة (وعزى  
وإخلاى لأنتقم من الظالم فى عاجله  
وأجله ولأنتقم من رأى مظلوماً فقدر  
أن ينصره فلم يفعل) فلا يقتر الظالم  
بإسهال الله له حيث أن الله يستدرجه  
ليوقع به أشد أنواع العقاب، ويقول  
الله فى كتابه الكريم ولا تحسبن الله  
غافلاً عما يعمل الظالمون إنما يؤخرهم  
ليوم تتضح فيه الأيمان صدق الله  
المعظم (آية 22 سورة إبراهيم) فليحذر  
الظالمون.

إن سلب الحرية تحت دعوى الحبس  
الإحتياطي يتسبب فى أضرار مادية  
ومعنوية وأدبية لا تقدر بثمن ولا يمكن  
تقويضها، خاصة عند قيام المرضى  
وشعاف النفوس حالة المجتمع وهواء  
التجريس والفضائح باللو فى سيره  
من حبس إحتياطيا وأصفنى إياه ظلمًا  
بصفات من أولى بها تحريمها الشرائع  
السماوية والقوانين وليلهاا البن والظن  
والشبهة رغم إنه مازال متمتعاً وليس  
محرمًا تحت إرائته.  
إن مزاولة الظلم لا يعيدله أية مزاره  
ويشعر المتهم المحبوس إحتياطيا وهو

## إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية بعيد الأسرة 2006

وفى ختام الحفل ألقى السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان المنطقة  
الشمالية العسكرية كلمة متني على جهود الجمعية فى الحفاظ على مندية  
الضباط بمصطفى كامل بهذا المنظر الحضارى وخدمة اللاطين وعلى جهود  
الجمعية فى لم شمل الأسر والحفاظ على الروابط الأسرية بين اللاطين.



أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل  
بالإسكندرية إحتفالاتها السنوية بعيد الأسرة مارس 2006 بالقاعة الكبرى  
بنادى الفتح للقوات المسلحة بحضور السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد  
رئيس أركان المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى  
رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية وأعداد كبيرة من الضباط والعااتل  
قائضى منطقة مصطفى كامل حيث كان على رأس المستقبين للضيوف  
السيد اللواء أ/ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وعضو مجلس  
إدارة إتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية والذي ألقى كلمة  
دافئة للترحيب بهم ثم تحدث الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق  
للجمعيات الأهلية مرحبا بالضيوف وأثنى على جهود الجمعية فى لم شمل  
الأسر وتكرمهم فى عيدهم وشكر الجمعية ورئيسها على المستوى الرفيع  
الراقى لهذه الإحتفالية.

وتم منح شهادات التقدير والهدايا التذكارية لكل من: الأم المثالية: الأستاذة/  
سوزان عبد السلام - الأب المثالى: الحاج/ شوقي معروف - الجنة المثالية:  
الحاجة/ زينب مبارك - الجد المثالى: العميد/ صلاح الدين متولى - الأسرة  
المثالية: أسرة العميد بحرى أ/ح/ محمد صلاح حواس.  
كما تفضل السيد اللواء أ/ح/ محمد الديب رئيس الجمعية بإهداء كتاب الله  
وميدالية الجمعية لكل من: السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان  
المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة  
شرق للجمعيات الأهلية، ثم بدأت مراسم الضيافة وأعقبها توزيع الهدايا  
على جميع السادة الحضور.



# آخر أخبار الهرم الرابع



## "عطيل وماكبث" بمكتبة الإسكندرية

### في ذكرى مولد شكسبير

في إطار إحتفالات مكتبة الإسكندرية بذكرى مولد الكاتب المسرحي والشاعر الإنجليزي ويليام شكسبير، نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الإسكندرية - برنامجاً سينمائياً يضم مجموعة من أهم أعماله التي تم تحويلها إلى أعمال سينمائية حيث قدم المركز فيلم عطيل من إخراج أوليفر باركر وإنتاج الولايات المتحدة والتcedة المتحدة 1995، كما تقدم الفيلم من إخراج تيم بلاك نيلسون وإنتاج الولايات المتحدة 1999، وقدم البرنامج السينمائي فيلم ماكبث مرتين الأولى من إخراج أكيرا كوروساوا لإنتاج اليابان 1957، والثاني من إخراج رومان بولانسكي وإنتاج المملكة المتحدة عام 1972.

## "ورشة عمل عن الزراعة" بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الإسكندرية ورشة عمل عن "الزراعة"، في الفترة من 16 إبريل إلى 27 إبريل 2006.

وتهدف ورشة العمل الزراعية إلى تنمية وعي الطلاب لإدراك البيئة والزراعة، وكيفية التفكير النقدي، ومهارات حل المشكلات وأدراك الإختلافات الثقافية، حيث تمضي نظرة عامة عن الزراعة من خلال الأنشطة والتدريبات العملية التي تعطى الطلاب فرصة مناسبة لتعلم الكثير عن الزراعة والتعرف على العوامل التي تؤثر عليها.

## مؤتمر "دور الوعي السياحي في تحسين

### الصورة السياحية لمصر" بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية المؤتمر الدولي الخامس بعنوان "دور الوعي السياحي في تحسين الصورة السياحية لمصر على خريطة السياحة الدولية"، في الفترة من 7 إلى 19 إبريل 2006.



وذلك بالتعاون مع كلية السياحة والفنادق بجامعة الإسكندرية ووزارة السياحة ومحافظة والهيئة العامة لتنشيط السياحة ومحافظة الإسكندرية، وتحت رعاية كل من الدكتور (هاني هلال) وزير التعليم العالي والبحث العلمي والسيد الأستاذ (زهير جبرانه) وزير السياحة والقواء (محمد عبد السلام المحجوب) محافظ الإسكندرية، والدكتور (محمد أحمد عبد السلام) رئيس جامعة الإسكندرية، والأستاذة الدكتورة (هناء) محمد أحمد عميدة كلية السياحة والفنادق جامعة الإسكندرية والمسئولة عن المؤتمر.

## مركز لدعم القطاع الخاص

تم إنشاء أول مركز لدعم القطاع الخاص في التجارة الإقليمية والدولية وذلك عن طريق تقديم المعلومات والبيانات الخاصة بالإتفاقيات التي أبرمتها مصر مع دول العالم في جميع المجالات الاقتصادية والمنظمة بالتجارة سواء على السطاح العربي أو الأفريقي أو في التزامات منظمة التجارة العالمية WTO، وإذا فإن الأمر يتطلب تعاوناً فعلياً بين القطاع الخاص المصري والحكومة، ويمثل هذا المركز حلقة اتصال بين الطرفين من خلال التنسيق والتعاون ما بين الحكومة والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني.

## عملة موحدة خليجية

تطرح دول مجلس التعاون الخليجي في مطلع عام 2010 عملتها الموحدة على غرار اليورو الأوروبي، وقد اتفق مديرو بنك بتوك مركزية على تخصيص بنك مركزي موحد، وتتنافس كل من دبي والبحرين لتولي رئاسة هذه المجموعة المالية في منطقة الشرق الأوسط، وتتفق دبي في هذا المجال بفضل بورصتها الإلكترونية التي أنشأتها في سبتمبر 2005، كما أنها تعتبر الأولى في المنطقة التي طورت النظام البنكي لديها في السبعينيات.

## أعمال إستكشافية بحرية يابانية

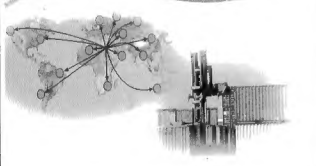
تعتزم الحكومة اليابانية القيام بأعمال إستكشافية بحرية بالقرب من جزيرتي «تاكشيميا» الواقعة بين بحر اليابان والمتنازع على ملكيتها مع كوريا الجنوبية، وقد أبلغت اليابان منظمة توريغرافيا الجار الدولية بنيتها في إرسال سفينة إستكشافية لحجم معلومات بحرية حتى 30 يونيو القادم لرسم خريطة جديدة للمنطقة، وقد حثرت الخارجية الكورية طوكيو من إتخاذ إجراءات قاسية إذا ما استمرت مهمة الإستكشاف اليابانية، وأكدت طوكيو عدم قبولها أي رد فعل كوري.



# EGYTRANS

International Transport Company Ltd.

We make international transport easy and cost-effective for business and pleasure



Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
C. J. JARP	710	07/04/2006	VALENCIA
DAMASCUS	7096	10/04/2006	FELUSTONE
KATERINA BORDARD	332	10/04/2006	GENOA
SAN CRISTOBAL	0068	23/04/2006	ANTWERP
JACINT BORDARD	725	23/04/2006	ROTTERDAM
SUSAN	688	19/05/2006	ROTTERDAM
MESCALAS	537	11/05/2006	SINGAPORE
JEBEL ALI			JEBEL ALI
WTC ELIN	523	18/05/2006	

Alexandria Branch: Canal Street, 11 St. El-Khalil Mosque Street - 45 Shady 21119 Alexandria  
Tel: 003446196 (13 lines) Mob: 012 7496812 - 012 7495821 Fax: 03 7490113 - 7490286  
e-mail: cargo@egytrans.com





## Development of Cargo Transport By Using RORO Vessels



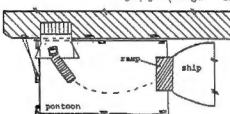
مهندس / محمد رمزي عوض - مهندس شواطئ وتتمية موانئ

من أشهر الأنظمة المعروفة عالمياً لنقل السيارات والمعدات وغيرها هي السفن المعروفة باسم رورو (RORO - Roll On/Roll Off). وهذه النوعية من البضائع لا يمكن أن يتم وضعها ونقلها داخل الحاويات نظراً للأحجام والأوزان الكبيرة الخاصة بها. وقد تطورت أنظمة النقل بسفن الرورو فأصبحت مشتركة مع نوعيات أخرى من البضائع المنقولة مثل الحاويات وكذلك الركاب (RORO/Passengers) و (RORO/Container).

للأنظمة الأساسية الروروا فإنها متغيرة والعرض يتراوح بين 12 متراً وحتى 23 متراً أما الطول فقد يصل إلى 50 متر مما يتيح للسفن المزيدة بها العمل بصفة مستمرة حتى

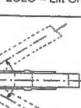
بالنسبة للسوانتي ذات المد المرتفع (High Tidal Range)، والأشكال من رقم (1) وحتى رقم (4) تتوضع بعض الأنواع والأنظمة المختلفة لإستخدام الرامبات ونقلات الروروا ويلاحظ أنه بالنسبة للرامب فإن موقعها بالنسبة للسفينة قد يكون في الأمام وتسمى (Bow Ramp) أو الخلف وتسمى (Stern Ramp). وبالنسبة لسفن الرورو فإن

الصفة الخاصة بها لتقدر بما يعرف بطول الشارع (Street Length) مقدراً بالمتري.



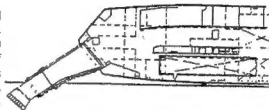
شكل (4) النقل بواسطة إستخدام بنتون عام مساعد ورامب عائمة.

أيضاً توجد أنواع تجمع نقل البضائع المتحركة على عجل متحرك (RORO) مع الحارات المتداولة بنظام الرفع والغروب عالمياً باسم (LOLO - Lift On/Lift Off) معاً. وفي



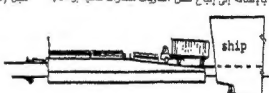
تلك النوعية من الناقلات يتم وضع الحاويات في المستوى الأعلى (Upper Level) وبضائع الرورو في المستوى الأدنى (Lower Level). وعند الوصول للميناء فإن سفن الرورو تتحرك للخارج (إلى الداخل) على عجلها أو متحركة على ناقلات ذات عجل (Trailers) وذلك من خلال

الرامب (Ramp) الخاصة بالسفينة نفسها أو خارجية تتوضع من ناحية الارتفاع في حالة وجود رامب ملحقة بالسفينة. وللاحظ في الصالتيين ألا يزيد الميل للرامب عن (1:10) وذلك تبعاً للمواصفات العالمية لأعمال مناولة الرورو لضمان سهولة وسلامة الحركة عليها. وأنواع الرامبات لأعمال مناولة السفينة نفسها الملحقة بالسفينة والتي تنتج أفقية أو رأسية أو جانبية بالنسبة لرمب الرسو وللإيجال الحديثة أو سفن الرورو فإن من أشهرها هي الرامب ذات الميل 45 درجة والمعروفة باسم (Quarter Ramp). وبالنسبة



شكل (1) الحركة من الناقلات إلى الرصيف بإستخدام رامب ذات ميل 45 درجة (Quarter).

وبالنسبة لسفن الرورو المشتركة مع سفن الركاب (RORO/Passengers) فإن السبب الرئيسي في تواجدها هو التطور الكبير والسرعة في أجيال واسعة سفن النقل بالحارات مع عدم وجود بضائع كافية لنقل خلال رحلتها الذهاب والإياب، بالإضافة إلى إتباع سفن الحاويات مسارات خطية بمرحلتها.



شكل (3) الحركة من الناقلات إلى الرصيف بإستخدام رامب رأسية.

وللاحظ أن هذه النوعية يتواجد بها أماكن كاملة للإقامة للركاب (Accommodation)، ويوجد كذلك نوع من ناقلات الرورو يسمى (RORO/Unit Load) وتخصص لنقل التوراي والحاويات. ويوجد بها أماكن إقامة محدودة للسائقيين وكذلك

### لا جوارك على السيارات (السائق تصديرها)

أصدر الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية الأمانة التنفيذية لقانون تنظيم الإعانات الممركية التي تمنح على إعطاء السيارات المنتجة محلياً والسائق تصديرها للخارج عند إعادة إستيرها بشرط ألا يكون قد تم به أي خسائر أو رسوم عند التصدير، ولا تكون السيارة قد سبق معاملتها بنظام المزاولة.

### تكنولوجيا واقتصاديات المياه

عقد بالإسكندرية مؤتمر التكنولوجيا واقتصاديات المياه الذي شارك فيه 25 دولة عربية وأجنبية. وقد تم في المؤتمر مناقشة أكثر من 90 بحثاً ودراسة، وحضر الدكتور عمر عزت سلامة رئيس المركز القومي لمياه من خطورة فقد أكثر من 96% من كميات مياه الشرب البيئية والتي تقدر بحوالي 20 مليون متر مكعب يستلزم منها 9640 فقط، كما أن الدكتور يعقوب الإبراهيم نائب رئيس مكتب اليونيسكو بالقاهرة حضر أيضاً من خطورة الأوضاع المائية العالمية حيث أكد أن نصيب الفرد المصري من المياه يقل عن 10% من نصيب الفرد في العالم، وأن 50 مليون مصري مهددون من خدعة الصرف الصحي، ويطلب بتفعيل سوابكها أخلاقية جديدة للتعامل مع المياه لترشيدها والحفاظ عليها.



### احتفالية عالمية لنادي السيارات

عقد نادي السيارات والرحلات المصري الندوة التوضيحية الثانية الخاصة بالاحتفالية العالمية التي ستقام في سبتمبر المقبل تحت رعاية السيدة سوزان مبارك، وذلك بمناسبة مرور 50 عاماً على انضمام النادي لمنظمة العالمية للسيارة (FIA)، و80 عاماً على إنشاء النادي، وسوف يصاحب الاحتفالية مؤتمر عالمياً عن دنادي السيارات على الخريف، وذلك بهدف طرح المقترحات الخاصة بخدمة الطريق والحد من الحوادث وإثراء السلسلة على الساحة الداخلية والخارجية والسيارة الرياضية والمزور.

### مقر جديد لعقد المؤتمرات العربية

أيدت الملكة العربية السعودية استعدانها لتحويل إقامة مقر دائم للمؤتمرات العربية واجتماعات مجلس جامعة الدول العربية على مستوى وزراء الخارجية بمدينة عزم الشيخ، وقد رحبت مصر بهذا المشروع، وأعلنت استعدادها لتقديم الأرض الذي سيقيم عليها كهدية للجامعة بجانب إشرافها على إنشائه خلال عام.





بأخلص التهاني القلبية

للسيد اللواء بحري

مختار عمار

بثقة السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

على تعيينه

رئيساً لقطاع النقل البحري

ويتمنون لسيادته

دوام التقدم والنجاح

في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسني مبارك





# فرقة الملاحة الإسكندرية ٢٢

## وزير النقل في لقاء بأعضاء الفرقة



• غرف الملاحة شريكاً أساسياً في تنمية النقل البحري.

• الوزارة حريصة على تيسير عمل غرف الملاحة ومساندتها

• تستشير غرف الملاحة وتأخذ برأيها بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري.

**وجه السيد المهندس محمد نظفي منصور - وزير النقل الدعوة للقاء أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية ضمن مجموعة من اللقاءات المكثفة يقوم بها وزير النقل في المرحلة المقبلة للوقوف على مشكلات المستثمرين وإعمالهم في مجال النقل البحري والصناعات التي تعوق عمل وأداء غرف الملاحة بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري في مصر**

أعرب السيد المهندس وزير النقل في نهاية اللقاء من مساهمة هذا اللقاء وأن حريص كل الحرص على تطوير عمل غرف الملاحة ومساندتها وأنه يعتبر الغرفة مستشار له بأخذ برأيها بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري في مصر.

وأشار سيادته على أن كل ما عرض سيحكون بكل إهتمام وحشد بعض الملاحظات سيستلزم بشأنها رأي الغرفة ومقترحاتها بشكل أكثر تفصيلاً وفي نهاية اللقاء سلم السيد رئيس مجلس الإدارة درج الغرفة للسيد المهندس وزير النقل معرباً له عن شكره وبشكر مجلس إدارة الغرفة ممثليها الترحيب والسداد. بإمرار الغرفة في إرسال رأيها ومقترحاتها بشأن الملاحظات التي حدها السيد المهندس وزير النقل تفصيلاً مشقة في

### أولاً، التوكيلات الاحلالية الاجنبية،

بأن الموضوع له جانبين:

#### الأول، التوكيلات المرفص لها والتي يمارس نشاطها بالفعل

وهي توكيلات تدعى إلى استقراء وإستمرار نشاطها وعدم تطبيق أي إستراتيجيات جديدة عليها خاصة وأن ما أثير حول ضرورة تقييد إرضاع هذه الشركات لتكون ندية مشاركة رأس المال المصري فيها لا تقل عن 51% مع حلول عام 2009 هو أمر لا يمكن خاصة وأنه يتعارض مع إتفاقيات وعهود تجارية ومالية أبرمت بالفعل وقائمة بين الشركاء ومن هذه الشركات ما توجه إستثماراتها نحو تلك سفن ترع الطم المصري مطالبة لغيره المساندة المصرية ويحمل عليها أطقم مصرية وهو ما يعود بالتلف على الإستثمار الأجنبي.

#### الثاني، التوكيلات التي تطالب ترخيص لها بمزاولة النشاط

هنا وفاقاً لا تتسرع به التعهدات التي تقدمت بها الحكومة المصرية والإرتجاء بإتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وكذا ما تتسرع به القوانين المصرية، نرى ضرورة إشتراط ألا تقل نسبة الإستثمار المصرية فيها عن 51% من رأس المال.

#### ثانياً، بيع أو خصخصة شركات محطات الحاويات،

هذه الإستثمارات ذات بعد إستراتيجيها بأصلها وبشرطاً في هذا الصدد لإقراح بعض المايير نرى ضرورة الحرص على توفيرها

1- المسمى إلى أن يكون في كل ميناء أكثر من شركة لتداول، لماوريات، حتى لا يتحول نشاط تداول الحاويات في الموانئ من حكر القطاع العام خلال مرحلة زمنية مضيقية إلى حكر لقطاع الخاص، خلال المرحلة المقبلة، من المصور أن الصورة الثانية لا تحقق فستكون أسوء في أدائها ونتائجها من الصورة الأولى ما يستعصى ضرورة وضع ضوابط لعدم الوصول إلى هذا الشكل.

2- الحرص على ألا يساهم على هذه الشركات أحد ملاك السفن أو شركة ملاحية ذلك لضمان تحقيق العائد والتنافسية في التعامل مع الشركات المحلية الأخرى وتوزيع الأعمال، على أن تستد شركات متخصصة في تشغيل محطات الحاويات.

3- التذكير من سلطة الفترة في مصر الغرفة «المستثمر الرئيسي» مع توافر الضمانات التي يمتدحها ما تحقق محطة الحاويات بعد الخصخصة ضمان مالية لبلاد، تتناسب مع معدلات العالمية المحروقة وتزيد من العوائد التي يتم تحصيلها بالفعل مع ضمان تحقق مستويات مية في الإدارة.

#### ثالثاً، اللجنة الوظيفية لتسهيل النقل والتجارة،

أرسلت الغرفة مشروع دراسة تتضمن مجموعة من المقترحات لتفعيل مهام وإنشطة اللجنة، وموازنة تفسيرية متكاملة بكل مهم من المهام المنصوص عليها بالمشروع، مع ترك الرأي لسياسة في تشكيل مجموعة عمل لدراسة ما تتضمن المشروع من مقترحات أو وضع للمقترحات موضع التنفيذ.

وأعرب نظفي الدعوة والسيد رئيس مجلس الإدارة الدعوة لإتتماع مجلس إدارة الغرفة لمناقشة أجندة الموضوعات التي سيبحثها خلال مقابلة السيد وزير النقل.

وبالإضافة إلى السيد رئيس مجلس الإدارة إلى أهمية هذا اللقاء، وإعتباره، هو اللقاء الأول الذي يجتمع أعضاء مجلس الإدارة بوزن النقل منذ توليه المسؤولية، وأن إهتمام السيد الوزير بقاء ممثلي الغرفة في هذا التوقيت يعد مؤشراً إيجابياً حرص الوزارة على مشاركة مجتمع النقل البحري وهو ما ركز عليه الوزير في تصريحاته بأن غرف الملاحة بأعضائها شريكاً أساسياً في تنمية النقل البحري. مع عرض السادة الأعضاء عدد من الموضوعات والقضايا الهامة تم إعطاء أولوية لبعضها لعرض بقائه السيد الوزير.

سبقت للسيد المهندس وزير النقل أعضاء مجلس إدارة الغرفة بترحيب وطاعة وروح عالية وإذناً وإهتمام بالغ بكل ما تم عرضه خلال اللقاء، من قضايا وموضوعات تهم قطاع النقل البحري تتألق على أهمها سادة أعضاء مجلس الإدارة.

بدأية بنشاط الغرفة وإنشائها وإلها وأهم ما حلقه وما تلحظ في تعليقه لأعضاءها، تم عرض لأهم الموضوعات والقضايا أهم:

• الإستشارة في مجال النقل البحري عمومياً وما يتخلله من شغائفة، وأن كراسات الشروط الموضوعية والتي يؤخذ بها في مصر قاصرة ولا تصلح وأن هناك بيت خبرة عالية بها سابق أعمال ناجحة يجب النظر إليها في هذا الشأن.

• إعادة الألف في منظومة إدارة الأزمات خاصة في مجال النقل البحري، وأن الأمر يحتاج إلى مساندة جهات قوية ذات إمكانيات ضخمة.

• ضرورة العمل على تعديل دور الجهات الوطنية التي شكلتها الحكومة ومنها اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة التي يرأسها معالي وزير النقل.

• أهمية تفعيل القوانين والأقرارات المرتبطة بالنقل البحري عمومياً - قبل صدورها والمعمل بها - على الجوانب المحلية للتجارة بها (عبر خلق أكتلة على سبيل المثال) - التراسمة وإيداع الرأي بشأنها وفقاً لعدد الحكومة في هذا الشأن وأن إستقرار الأقرارات الصادرة وعدم التعتيل لها يعد مصدورها صيغة مستمرة أصبحت ضرورة لتأمين ثبات واستقرار العمل بمجال النقل البحري، فغداً صندوق القرار 1988/2 تبعه لعديد من تعديلات تمتد أبواباً لإجتهادات في التطبيق كما أثر سلباً في العمل بمجال النقل البحري عمومياً.

• إيجابيات البروتوكول المرفوع مع مركز تحديث الصناعة IMC والذي يعتبره خياراً مفيهاً للإستثمارات في مجال النقل البحري من خلال تمثيل الشركات العاملة في هذا المجال وفقاً للمعيار الدولي ومصادره على شهادات الجودة: ISO 9001 و OHSAS 18001 وبرامج التدريب والإستشارات بدعم 85% من كلفة من الخزانة وحتى 100 كل يورو.

• ضرورة إتقاء ما يترتب عموماً بالاضطراب الجبني ليكون لقاء جميع كافة الجهات بجميع الهمتين بالنقل البحري بمصر لما لأهمية كل ما يتعلق بالاضطراب الجبني وسبل تطويره وتذليل كل ما يواجهه الإستثمار فيه من صعوبات ومشاكل.

• التخليق للمعوقات والمشاكل التي تواجهها العاملين بالنقل البحري، وأثار ضرورة الرجوع لفرع الإستزراع لإقناعه مع منح ترخيص مزاولة أنشطة النقل البحري.

• تشجيع الإبداع نحو تحسين الموانئ إلى محطات تفرح للإستثمار ولكن بالأخذ في الإعتبار - كما هو متبع بموانئ العالم - تخصص مساحات General Public Area تخصص كمرركز الحوسبات والأصلاخ وخلافة ولا يكون الخرج لاصحات الأمانة بالكامل.

• ضرورة الإبقاء من رسوم تسجيل السفن هو أمر أصبح ضرورة في الوقت الراهن لجذب وتشجيع الإستثمارات في رسم ترع الطم المصري وتعمل عليها أطقم مصرية.





رئيس

وزراء المالية والتخطيط

والأسكان والزراعة

في جولة داخل ميناء الإسكندرية

في اجتماع مصغر بالإسكندرية استعرض الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء خطط الحكومة في المرحلة المقبلة للخدمات الجماعية وتطوير الأداء الحكومي.

وأفترج رئيس المجلس - بحضور وزراء المالية، والتخطيط، والسياحة، والاستثمار، والإسكان، والزراعة، والتجارة والصناعة، والنقل، ومحافظة الإسكندرية، خلال جولة يميناء الإسكندرية صعداً من المشروعات التي تهدف إلى خدمة أنشطة النقل البحري والسياحي.

كما أفترج رئيس مجلس الوزراء أعمال تطوير منط الحراك السياحي بواب 10، وطريق شارع النصر للحي إله، والبابا الرئيسية، وتطوير كوبري محطة الحراك البحرية بتكاليف بلغت 13 مليون جنيه.

أشعل المشروع على إعادة تخطيط الطرق والمسارات داخل الميناء، وفصل المنطقة السياحية عن ساحات الضائع وإنشاء مبنى حديث الميضية وأبارارات لخدمة سفن السياحة التي تصل إلى الميناء، وبلغت تكلفة المشروع 15 مليون جنيه حيث استقبل الميناء 130 سفينة تحمل 100 ألف سائح في العام الماضي فقط.

وأفترج رئيس مجلس الوزراء - والوزراء أعمال ردم هاوس المحمية وإنشاء لقرعة وساحرة لربط ترمه المحمية بالبحر المتوسط، مما يضيف مساحة أرضية للميناء تبلغ نحو 40 ألف متر مربع، ويربط الجزين الشرقي والغربي من الميناء للقضاء على الإختلالات المروية ويسهل حركة نقل البضائع داخل الميناء.

وتفترج رئيس مجلس الوزراء الأعمال الجاري تنفيذها داخل الميناء التي شملت بناء أسوار بطول 4200 متر، وإنشاء ساحات بمساحات 150 ألف متر مربع، واستكمال إنشاء الموانئ الإنكترونية بيميناء الإسكندرية والصفيحة، وأعمال تطوير المنطقة الغربية بالميناء، وإنشاء مدخل خاص بالشملت بمساحة باب 54، وتطوير منطقة باب 27 الرئيسي لمنع الإختلالات المروية. ويضع رئيس مجلس الوزراء حجر الأساس لبنى الإدارة الإنكترونية الجديدة الذي يضم مقر مركزاً للطوارئ لاطلاق مشغلي أنظمة الإدارة الإنكترونية للميناء، ومغشى كل المصالح والشركات العاملة بالميناء، ويتم ربط المركز بشبكة معلومات حديثة بالميناء بتكلفة قدرها 20 مليون جنيه، ومن المقرر أن ينتهي العمل به في سبتمبر المقبل.

وتفترج رئيس مجلس الوزراء مبنى هيئة الميناء ومركز العمليات وإدارة الأزمات وقاعة للمؤتمرات ويضع مركز العمليات وإدارة الأزمات منظومة مراقبة إنكترونية بالكاميرات لجميع مناطق الميناء ومركزاً لجسدية لاصعاء الميناء من خلال نظام الإدارة الإنكترونية دون الحاجة إلى النحول إلى المنطقة البحرية، وتبلغ تكلفة المشروع 45 مليون جنيه، ومن التوقع إفتتاحه في شهر سبتمبر المقبل أيضاً.

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أن ميناء الإسكندرية شهد خلال السنوات الثلاث الماضية تطورا جديرا سواء على مستوى البنية التحتية أو لباياني وإدارة الإنكترونية للميناء بما يحقق نموا كبيرا حركة التجارة الخارجية في مصر إضافة إلى تطوير محطة الحراك البحرية لتشجيع السياحة وإنشاء محطة متكاملة حديثة لربط الميناء بخطوط السكك الحديدية ومنها القاهرة والفيكة.

وأضاف رئيس الوزراء أن منظومة النقل في أحد محاور التنمية في المرحلة المقبلة حيث تشهد تجارة مصر الخارجية زيادة مستمرة بلغت 30% العام الماضي ويتوقع أن تستمر في السنوات المقبلة ولأين من إستمعاد هيئات الموانئ وشبكات الطرق لوزة لزادة، وأكد نظيف أن موانئ مصر تستقبل 3.5 مليون حاوية في العام ويمكن زيادتها إلى 8 ملايين حاوية في أقرب وقت مع رفع كفاءة عمليات التناول كما تهدف الحكومة إلى تنمية تجارة الترانزيت كما تهدف إلى أن تشكل تجارة الترانزيت ما بين 60% إلى 70% من حجم التجارة المصرية، وأضاف الدكتور نظيف أن ميثاق الموانئ يمكنها أن تتحول إلى هيئات رابحة.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن رئيس مجلس الوزراء أفترج أهم مشروع المحور السياحي الذي إشتغل على إقامة بناء محطة الحراك السياحية وتطوير الأرصفة الخاصة بها والخدمات، والكوبري الموصل مباشرة إلى المحطة، والطرق، والبنية التحتية والتشبيكات الخارجية لمحطة الحراك بالميناء، بالإضافة إلى أعمال الطرق الشرياني الذي يضم نفق الضمة والمرافق بطول 1.2 كيلومتر ويعرض 6 حارات مرورية بإتجاهين، مما يحقق فصلا للمناطق الإدارية بالميناء عن مناطق الساحات والمطاعم والفصمة لقابل الضائع وتحقيق سيولة الحركة.

وأشار إلى إعادة تأهيل شاملة للمباني التابعة للهيئة والمصالح الحكومية وعددا 25 مبنى، وإنشاء مجمع حديث لخدمة المستثمرين ورجال الأعمال على مساحة 16 ألف متر مربع بتكاليف بلغت 60 مليون جنيه.





شهادة الاستئذان للدار والخواص والضيافة لله. ج. ج. ج.

الرائدة في مجال تداول الحبوب في جمهورية مصر العربية والناشرة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 - 2000 Q.M.S

قائمة المراكز التي أعدت في 2005/12/31

[illegible]

قائمة الميزن المالي المعدلة في 12/31/2005		
2004/06/30	<b>البيان</b>	2005/12/31
399572 (200940) 49042	<b>الأصول طويلة الأجل:</b> الأصول الثابتة تخصص: مجمع الأملاك مرفوعة تحت التقييم	349287.00 (211138) 8433
77049	<b>إستثمارات في أسهم شركات أخرى</b>	81049
17626	<b>أصول غير ملموسة</b>	17051
252349	<b>مجموع الأصول طويلة الأجل</b>	244682
28982 12005 85895	<b>الأصول المتداولة</b> المخزون مطلوب (بعد خصم الخصوم) مستحقات مدينة مختلفة أموال مستحقة	30762 11238 88962 28824
90654	<b>أصول بنكي</b>	76392
217536	<b>مجموع الأصول المتداولة</b>	236178
30707 20936 216221	<b>الالتزامات متداولة</b> المستحقات مدين مستحقات دائنة مختلفة	25199 12361 158137
26784 (59328)	<b>مجموع الالتزامات المتداولة</b>	195697
202021	<b>رأس المال العامل</b>	40481
123000 64066	<b>إجمالي الإستثمار ويتم تمويله</b> <b>حقوق الملكية</b> رأس المال المدفوع الإحتياطي صافي الربح	285163 123000 64065 83143
187066	<b>مجموع حقوق الملكية</b>	270208
5346 9609	<b>الالتزامات طويلة الأجل</b> قرض من البنوك مستحقات دائنة أخرى طويلة الأجل	5346 9609
202021	<b>جمالي تمويل الإستثمار</b>	285163
2005/12/31	<b>البيان</b>	2005/12/31
116526	<b>صافي التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل</b>	66784
(20376)	<b>صافي التدفقات النقدية من الأنشطة الإستثمارية</b>	(1723)
(82253)	<b>صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلي</b>	(79322)
13697	<b>مصاريف التدفقات نقدية خلال العام</b>	(14262)
76957	<b>رصيد النقدية في بداية العام</b>	90654
90654	<b>رصيد النقدية في نهاية العام</b>	76392

ملحق الإحصاءات الممثلة للقوائم المالية في 2003/12/31

شركة تابعة لمملكة مصرية هضبة الأحكام قانون شركات تدع أعمال وم 203 لسنة 1991 واتحاد الصناعات  
التي في شأن الاموال من حيث الاستكشاف والاحتياطيات  
شباب شركة

رأس المال

فيما كان رأس المال  
حقوق المساهمين  
السياسات المحاسبية

البحرين  
الأصول الثابتة  
الاستثمارات

وتم تأييد مشروعنا على أساس متوسط السعر للبحرين  
تم إعفاء الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام الجماعي الموحد  
تتضمن الشركة إستثمارات مالية في شركات التوكيلات (الملاحة (أبو سعيد وبنية، أمون، ميسير) النقل البحري

رئيس قطاعات الشؤون المالية والتجارية  
مدير / مساعد مدير الفتح محاسب

سادة مساهمي الشركة      قمنا بمراجعة القوائم المالية المحيطة لشركة الإسكندرية بتدوين العائدات والسياسات شركة مساهمة

285.163 مليون جنيه وقائمة انشغال بمسائل روح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا فائزى التطلعات التقنيه والتغيير فى حقوق  
عده الاوامر فى ضوء فحصنا المحدود لها  
تم فحصه، ولذا، اعزاز المراجعة المبصرى الخاص بالمخصص المستحق، ويتطلب هذا الاعزاز تشخيصه وقضايا المخصص المحسوب على، تتكبد من

ثأبة والحصول على المعلومات عن مسؤولى الشركة وهو بهذه الصورة أصبح مطابقاً لإجراءات الترسمة التي تجري طبقاً لمادة  
الرقوم المالية الخاصة بالرفقة تتفق - في جرائبها الأيام - مع القوائم المالية الكاملة للشركة في السنة أشهر المتابعة في 2/31  
وهر أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالي للشركة في 2005/31/2/31 وتتازم أفعالها وتتفقائها التفسر في التفسير والتفسير

وبناء على المحضر المحدود، الذي قدّمه القوائم المالية المشار إليه، وما تم إبلاغه للشركة بتقريرها الفرق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 20/12/2011،

مجلس/ المجلس







# سعر الدرع البحري



منذ حدوث الكارثة القومية، وأول: منذ حدوث الكارثة البحرية الدولية لعبارة «السلام ٩٨»، ظهرت اجتهادات وتفسيرات عديدة ومتباينة عن المادة 258 من القانون التجاري البحرية رقم 8 لسنة 1990، من قبل بعض الزعماء المحامين الإجماع، وكذلك المسائل أو نصوص المواد الخاصة بدعوى المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين، وحدود هذه المسؤولية ونوعها، كما ثار الجدل حول قيمة التعويض وأساسه القانوني. فضلاً عن إشكالية القانون الواجب التطبيق، سواء كان قانوناً أو اتفاقية دولية أصبحت قانوناً داخلياً ... الخ.



**عادل عبد المعطي**  
محامي بالاستئناف العالي  
ومجلس الدولة

لها منها التسك به؛

(أ) سوء السلوك الإداري من جانب الناقل (الخطا التعمد أو الخطا الغير مقصود ... الخ)، وقد أقيمت عنه بجلاء المادة 1/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1961 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، إذ قالت بأن الناقل مسئولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسدية لأي مسافر، إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهم يعملون في حدود وظائفهم، وبمقتضى المادة 2/4 من ذات المعاهدة، وفي مازلت نافذة في مصر اعتباراً من 1965/6/4 لنظام النقل الإعمال مرفوضاً إلى أن يثبت الناقل العكس إذا تتيب لهالة أو الإصرار البديهي عن وبسبب غرق السفينة أو إصداهاها أو جنوحها أو إنفجارها أو حريقها، وفي غير هذه الحالات ويلقى لفس المادة 3/4 من المعاهدة على وجه إيجاب كما أن إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على العكس (روية المسافر المتولي أو المسافر أو بيته)، وهذه الحالة اللبلة التي يفتق فيها الناقل عن الاستفادة بالتمسك من تحديد مسؤليته، قد نصت عليها أيضاً كل من معاهدة المئيلة بنقل الركاب واستمتمت بقرار لعام 1974 (مادة 13)، واتفاقية لندن لسنة 1976 التي شلت تحديد المسؤولية عن النقل البحري (المادة 4).

(ب) حالة الإلتزام في تعويض بغير مقدار التحديد القانوني لمسؤولية الناقل (المادة 258/1) من قانون التجارة البحرية المصري.

(ج) حالة الضرر الناشئ عن تجميع البضائع إذ مثق ذلك الضرر يتعين أن يفيض كاملاً وفقاً للقواعد العامة.

**ثانياً: نعود إلى الأساس الذي بمقتضاه قام المشرع المصري بتحديد مبلغ التعويض الوارد في المادة 258 من قانون التجارة البحرية، وفيه نرجع إلى الأعمال التحضيرية السابقة على صدور قانون 90/8، وإطلاع على التقرير المقدم لرئيس مجلس الشعب في تاريخ 27/3/1990 من رئيس اللجنة المشتركة من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتب لجنات النقل والواصلات والشؤون الاقتصادية - قد بين فيه الأساس الذي بمقتضاه تم تحديد مبلغ التعويض عن وفاة المسافر بانه وبغسب ألف جنيه مصري، التي ذكر فيه بعض مبرراته، فقد نظم ذلك للأشخاص وشروطه والإجراءات كل من الناقل والمسافر. كما حدت العلية التي يحكم بها على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته بما لا يزيد على مبلغ ما يخصص ألف جنيه. ويجوز الإلتزام في زيادة هذا المبلغ، وكذلك شروطها ويؤخذ على أحكام الخاصة به، وقد بينت لجنه أن مقدار الدية يعلق مع ما قرره الشريعة الإسلامية في هذا الشأن، حيث حددت ألف دينار من الذهب، أي ما يساوي مائة وسبعة وعشرين ألف جنيه، هذا ما ذكر في تقرير اللجنة المشتركة حيث (صفحة 9)، لكن، ماذا يكون السعر حالياً والبالغة للمصري لألف دينار من لإعفاء؟**

**ثالثاً: اتفاقية لندن لسنة 1976** هي شأن تحديد المسؤولية من **الدعوى البحرية ومقدار الحدود الأقصى لهذه المسؤولية**، قدرت معاهدة لندن الحد الأقصى للمسؤولية عن البوون الناشئة عن الأضرار البدنية والوفاة التي تلحق المسافرين بمبلغ 46666 وحدة حسابية مصرية في عدد المسافرين والسواحل للسفينة بغير صفا لشهادة بعدد الركاب التي تحملها، وبشرط عدم تجاوز المبلغ 25 مليون وحدة حسابية، وذلك من كل حادث على حدة. بعداً التحديد إذ أن تحويله إلى الدولار الأمريكي سيكون ما يقرب 65332 دولار، وبمقابل ما يقرب من 375661 ألف جنيه مصري، وهذا التحويل الأقصى لهذه المسؤولية يكاد يتم التحديد الخاص باتفاقية لعام 1974 (الاتفاقية الصليبية غير معلنة) وذلك طبقاً لتفسير أحكام محاكم استئناف الإسكندرية مؤخراً. وقد عرفت اتفاقية لندن للمسافر بحراً بقة، وكل شخص موجود على السفينة بمقتضى عقد

وقبل أن نتوسع حقيقة هذه المسائل القانونية السادة القراء بشكل مبسط وعلى ما توصلنا إليه من رأي، نريد الإشارة إلى أن النقل البحري كمثل أنشطة معاملات التجارة البحرية، يتسم بتفادي العلاقات بين المشتغلين به، فمن الممكن أن يصعب أن منهم دائماً في بعض هذه العلاقات ومدينا في البعض الآخر. وبالتالي فهذا النشاط التجاري البحري ذات طبيعة خاصة، حيث استقرت كافة الأنظمة القانونية والفقه الدولي البحري ومذاهبه على تدعيم مهجر السفينة أو الناقل البحري، عند انعقاد مسئولية المدنية عن دين بحري، وذلك بعد خصومه لتقدير التعويض الكامل، بل جعلها مسئولية لا تتعدى حدود معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا الجهر بالتعويض ما يزيد عنها، حتى ولو كان الضرر يزيد من هذه الحدود... هذه هي القاعدة التي يلصق منها مبدأ خاص بقوانين النقل وخاصة القانون البحري، حيث يعد هذا المبدأ من إحدى أسسها التي يقوم عليها، ألا وهو المبدأ المسمى «مبدأ تحديد المسؤولية».

وما سبق، يعد مدخلاً لمعرفة القانون الواجب التطبيق، وقيمة وسعر التعويض المفروض أن يطبقه القارئ (روية المسافر المتولي أو المسافر في بيته)، وذلك بعد تحديد مسئولية الجهر أو الناقل المدون.

نأتي بعد ذلك إلى القانون الواجب التطبيق والذي يحكم موضوع دعوى المسؤولية وتحميها وقيمة التعويض. هل هو قانون التجارة البحرية المصري، أم الاتفاقيات البحرية الدولية التي انضمت إليها مصر، وأصبحت قانوناً نافذاً ومن ثم يكون واجب التطبيق، وأساساً في القوانين الداخلية الأخرى، ولذا تباينت أحكامها في كثير من أزمات في مسألة المسؤولية أو خفض تفسير نص مادة معينة، فأياً من هاتين الاتفاقيتين يكون ملزماً ووجب التطبيق وبالأداء، ذلك لأن الإشكالية المطروحة حالياً بين بعض السادة القانونيين بعد حدوث الكارثة البحرية الدولية والمعاراة رقم 98، يدرج حول مسألة إيهما نافذ قانوناً، هل تطبيق اتفاقية أثينا لنقل الركاب بحراً بتحديداتها لعام 1974 والتي انضمت إليها مصر وأصبحت نافذة اعتباراً من 1992/1/16، وكان ذلك الإضمام قد تم بعد كارتة صالمة لكبرى كبرى الربية 23/12/1991، وقد صدر مرسوم قانون التجارة البحرية رقم 1990/8، وفيه يلغى الحاق وتحت - وبإحدى التشريعي الأولى بعد الفراغ التشريعي الماعلى، مل تطبيق اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن البوون البحرية، والتي انضمت إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 150 لسنة 1986، والمعمل بها إضراراً من 1/7/1988 ؟

ألا ما سوف نوضح فيما يلي:

**أولاً: المادة 1/256 من قانون التجارة البحرية نصت على أن:**  
"يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث التي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عمل الناقل - ومطابق مسئولية الناقل يتحمل في إخلاء بالتمتع بضممان صالحة للمسافر بل ويكفي الناقل إثبات نشأ عنه الضرر سواء كان ذلك إضراراً أو إصابة بدنية - قد وقع خلال تنفيذ عمل الناقل."

وبالمادة 258 من قانون التجارة البحرية حددت الة الأولى قيمة التعويض الذي يحكم به على الناقل البحري (الرجون) بمقتضى ألف جنيه مصري في حالة وفاة المسافر أو إصابته، ويجوز الإلتزام على زيادة هذا الحد (م 258 ق ت بحري).

لكن ماذا لو ثبت أن هذا الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع من الناقل أو من المجزء، أو من يمثلها كريان السفينة، بقصد إحداث الضرر أو بعدم إقتراح مصحوب بأدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (المادة 259 ق ت بحري)، ومثال لذلك عدم قيام الناقل البحري بتفقد أحد الإلتزامات الرئيسية التي فرضها قانون التجارة البحرية أو الاتفاقيات الدولية، وهو الإلتزام بموجب حمل السفينة صالحة للملاحة (المادة 214 ق ت بحري، والمادة 1/3 من قواعد لاماى فسي وهذا الإلتزام يتسم بدوره في تفسير هاتين المادتين المذكورتين، ليصل إلى درجة أن تمكن إعدا المحاكم الإيطالية عام 1913، بتعريض بل إحدى السفن الإيطالية لخطيرة كانت غير صالحة للملاحة، لأن أحد مهندسيه الجيرون لم يكن قد إلتزام مرة ترويب معينة، فتعرضوا للوالب الخطيرة، وإلجأه على الصوال السابق طرحة، هو أنه لا يجوز لنقل البحري في هذه الحالة التعويض للمسؤولية، وبالتالي فإنه يستحق المدعى مبلغاً من مسافراً معانداً في بدنه أي روية المسافر المتولي من المطالبة بكامل التعويض وفقاً للقواعد العامة. وبهذا تلت أحوال مستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أو تابعيه، ولا يجوز



# الناسخ عن وفاة المسافر بمرأ



أن يحذو حذو قضاء محكمة استئناف الإسكندرية، وأن يطبق بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا عام 1976 على الرغم من عدم نفاذه في مصر، فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرك الذي اشترى إلى محفظة التأمين من قبل فضل من أنه يتوافق تقريباً مع التعويض الواردة في إتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية ومقدار الحد الأقصى لهذه المسؤولية، والتي قررت التعامل بحقوق التعويض لها على نحو ما ذكر سابقاً، وذلك تكون هذه المسألة قد حسمت فعلاً، ولا يبقى إلا التطبيق العملي والقضائي، ذلك لأن كل من هاتين الإتفاقيتين (أثينا 1974 ولندن 1976) أمرتين، وقد دخلتا في التشريع المصري وأصبحت جزءاً لا يتجزأ منه.

3- بروتوكول تعديل إتفاقية أثينا عام 2002: وهذا التعديل لم يندد دولياً لعدم كفاية الدول الأطراف المصدقة عليه، وأمام ما يميز بروتوكول تعديل عام 2002 من أن أزم المالك البحري الدولي بالتأمين الإجباري، وقد أعطى للتشريع رفع التعويض القضائي مباشرة على شركات التأمين مباشرة.

**خاصة: نأمل وتوقع من القضاء المصري أن يحذو حذو قضاء محكمة استئناف الإسكندرية، وأن يطبق بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا عام 1976 على الرغم من عدم نفاذه في مصر، فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرك الذي اشترى إلى محفظة التأمين من قبل فضل من أنه يتوافق تقريباً مع التعويض الواردة في إتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية ومقدار الحد الأقصى لهذه المسؤولية، والتي قررت التعامل بحقوق التعويض لها على نحو ما ذكر سابقاً، وذلك تكون هذه المسألة قد حسمت فعلاً، ولا يبقى إلا التطبيق العملي والقضائي، ذلك لأن كل من هاتين الإتفاقيتين (أثينا 1974 ولندن 1976) أمرتين، وقد دخلتا في التشريع المصري وأصبحت جزءاً لا يتجزأ منه.**

**سادساً: تبقى مسألة متى يطالب بالتعويض المتضمن أو رتبته مالك السفينة أو الناقل أو المجهز أو أحد تامينيه كريان التامين، والتعويض انكمش متحررين من التزامات الإنفاقيات الدولية البحرية والتي تدعم جهاز السفينة أو الناقل البحري وتغطي ميزة قانونية، عند انقضاء مسؤليته المدنية عن دين بحري، وذلك بعدم خضوعه لقاعدة التعويض الكمال، بأن جعلها مسؤلية لا تتحدد حدود معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا المجهز بالتعويض بما يزيد عنها، وذلك على نحو ما أسلفنا: هنا يتوقف الأمر على تحقيقات النيابة وحكم القضاء الجنائي، فإذا ثبت وتوافرت في حق أي من هؤلاء المسؤلية الجنائية بحكم بقعته ما، فإنه في هذه الحالة يمكن للتشريع رفع دعوى يطالب بالتعويض الكمال بدون حد أقصى طبقاً لقواعد العامة للمسؤلية في القانون المدني، وذلك يكون كمال السفينة ومن في حكمه أو أحد تامينيه، قد أفتقد منه تحديد مسؤلية تعويض متفرص وفقاً لأحكام كل من قانون التجارة البحرية أو الإنفاقيات الدولية التي تدعم جهاز السفينة أو الناقل البحري، وذلك جراء ما اقترحه بدها بعدم اكترافه بالإلتزام المخوف على بوجوب جعل السفينة مسؤلية للملاحا مادياً وبشريا ومراعاة قواعد إدارة السفينة البحرية.**

هذا وقد صدر مؤخراً أكثر من تقرير ميداني من المدعي الاشتراكي ومن جهات تحقيق حكومية ومن مجلس الشورى، اكدت جميعها أهمية كل من الهيئة العامة للسفن والبحرية البحرية وملاك السفينة والسلام 98 وآخرين - من كارة القارة، وهي تقارير ملحة، وبالنسبة التحقيقات القضائية جارية، ولم يفصل بعد في هذه القضية إلا أنه في إيجاب الأثر نكرت الصفح مان صايرس البحارة المشكوك قال بأن يجرى الدس على فيه ويقتل الجرح التعويضات لاسر الضحايا وأتاجير على أساس المادتين 258، 268 من قانون التجارة البحرية رقم 1990/8، إلخ...

يقى أن تشير إلى أن إلقاء مدعته بين مراكب السفينة المشكوك وأثره على البحارة والملاحين وصنع شروط ضالاب أحكام القانون، حتى لو تم استبعاد البحارة من التعويض (هنا الضحايا والمصابين) بالمخالفة وتعهد به عدم جعل ضحايا الفرك القوي (ملاك السفن وتامينيه) - فإن هذا العكس والإتفاقي يد - ويرافق - كمال قانوناً، لأنه من بين طرفين غير متكافئين، مصال على مخالفته لأحكام القانون المصري والإنفاقيات الدولية، وذلك يمكن للطرف الضعيف انطالق من هذا الإتفاق، ورفع دعوى تعويض تكفيها وفقاً لقواعد العامة على نحو

نقل أشخاص أو من كان يرضاء الناقل، مصطحباً مركبه (سيارة مثلاً) أو حيوانات حية مقفولة على السفينة، فيقتضي عقد نقل بضائحه، وهذا التعريف هو ذاته التعريف الواردة بإتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 (الفقرة 4 من المادة الأولى من إتفاقية أثينا).

**رابعاً: إن إتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 هي نسختها الأصلية في راينا، هي الواجبة التطبيق على حالة ضحايا العبارة المنكوبة، وبمصر انضمت لها بموجب إيداع التصديق بإنضمام إليها في 18/10/1991، وأصبحت هذه الإتفاقية نافذة في مصر اعتباراً من 16/1/1992، أي بعد انضمام إتفاقية لندن 1976، وصدر قانون التجارة البحرية المصرية عام 1990: بينما تكون عقد النقل إتفاقية (أثينا 1974) قد أدخلت في التشريع الوطني وأصبحت قانوناً مصرياً نافذاً طبقاً لأحكام المادة 199 من الدستور المصري بإنضمامها إليها بعد وقوع حادثة السفينة سالم أكبريهسي، كما نذكر.**

وإتفاقية أثينا بحسب التوضيحات المستمدة للتفسيرين أو رية التاليف: وما يعرف بالفرك الذهبي وفقاً لمر المادة 7 من هذه الإتفاقية التي تنص على أن يكون التعويض 700.000 فرك ذهبى (إس) له وجود مادي ملموس، وهذا الرقم في حقيقة الأمر لا يساوي إلا نسبة عشر ألف جنيهه مصرياً تقريباً، إذا تم تحويلها إلى العملة المصرية - فهو أسهل لحساب أو لحساب الضحايا الدولية بين الدول، وهذا الأسلوب من ابتكار صندوق النقد الدولي بحسب نظامات الأمم المتحدة، وقد تم إلغاؤه فيما بعد، وبجواز وحدة السحب الخاصة SDR الذهبي استقرت في أحكامها على الربط بين هذا الفرك الذهبي بالملاء الذهبي للعملة المصرية، ثم تحويل الذهب مباشرة إلى الجنيه المصري، وبموجب سببية، يصبح بالتالي 700.000 فرك ذهبى يساوي ما يقرب من 17.000 جنيه مصرياً، وهذا المكن كاف بمقتضى تحديد فرك الفرك الذهبي تطبيقاً لإتفاقيات دولية تخص النقل البحري الدولي البضائع ثم المعدل عام 1986 (إرقام هذه الأرقام التي صدرت من محكمة النقض كانت بحسب 27/4/1967/98/25، 6/8/1986).

وقد أتى على إتفاقية أثينا عدة تعديلات على النص التالى.

1- **بروتوكول تعديل إتفاقية أثينا في عام 1976:** وهذا البروتوكول نافذ دولياً إلا في مصر - والاسف - لم تنضم لها بعد، ويوجد أحد مكاتب المحاماة الليسان لمظ نواى للحماية والتعويض عن مراكب السفن والركلاء عن معظم مراكب السفن المصرية، وهذا البروتوكول المعدل لإتفاقية قد تضمن أهم تعديل فيه، وهو بدون شك في مصالح المسافرين للتفسيرين أو رية لضعفها، حيث أُلغى التمثال بالفرك الذهبي، واستبدله بوحدة حقوق السحب الخاصة SDR، وهو ما أخذت به إتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية، وهي اتفاقية نافذة دولياً كما نذكر.

2- **بروتوكول عام 1990 لتتفق إتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بمرأ لعام 1974:** لقد فضلت مصر الانضمام إلى بروتوكول عام 1990 (أريم في 1990/29)، دون بروتوكول 1976، وعلى الرغم من تميز بروتوكول عام 1990 بأنه قد زاد من مبلغ التعويض، إلا أنه من المؤسف عدم نفاذه دولياً، حيث لم تنضم إليه سوى أربع دوله وتبالتى فإن التطبيق في مصر هو إتفاقية 1974 في نسختها الأصلية بما عملت من مشككة تسخير الفرك الذهبي، وانخفاض مبلغ التعويض، وذلك فالتا نامل وتوقع من القضاء المصري





# أسن الحاويات في نقلها حول العالم

مواثي المارل من أسنأا أصبح قضية تحتاج إلى

ما الحاويات التي تشمل البضائع

على بيانات الشاحنات التي ترد لهم بواسطة الشاحنين دون أن يراجعوا حقيقة الشاحنات بقصصهم.

ومن الواضح أن تطوير أمن الحاويات لا يمكن ببساطة أن يعتمد على إجراءات الأمن داخل الموانئ فقط، فكل سلسلة تداول الحاويات من نقطة شحن الحاوية بالبضائع في جهة إصدارها إلى وصول الحاوية إلى مقصدها الأخير معرضة للعبث ولتتحدى بحرفة هؤلاء الذين يرغبون في استغلال ضعف دفاعاتها، وأي طريقة لتطوير أمن الحاويات لابد أن تشمل جميع حلقات هذه السلسلة من بدايتها إلى نهايتها.

ويعتقد الخبراء أن أهم جزء من الحل يكمن في إيجاد نظام أممي لسلسلة تحركات الحاويات عبر البحار، وأهم ركائز هذا النظام هو وجود شخص موثوق به يتمتع أمميا ليكون مسئولاً عن تحقيق الأمن في كل حلقة من حلقات نقل الحاويات ويكون على إتصال بأشخاص الأمنيين الآخرين في المواقع الأخرى، وهذا النظام الأممي يجب أن يكون موحداً بحيث يتم تنفيذه في جميع مواقع نقل الحاويات، وبهذا تكون الثقة التي يثق عليها أمن الحاويات مصدر قوة بدلاً من أن تكون مصدر ضعف.

وتنقل المنظمة البحرية الدولية IMO لأصاً أساسياً في تنسيق الجهود وتقديم الخاسب وترتيب الأمن سواء في الموانئ أو في أمن البضائع لنقلها بحراً، وبمثل هذا الإطار الدولي ضروري لزيادة التكامل والتعاون حول العالم.

بحراً شديد التعرض للمخاطر. فالقراصنة البحرية صارت تشكل إهتماماً متزايداً في الأوساط الأمنية، ولا يستبعد استخدام كوسيلة للأعمال الإرهابية. ومن المعروف أن أي اضطراب في نظام النقل البحري الدولي سيؤدي إلى عواقب اقتصادية وخيمة.

## المسئولية

حالياً لا توجد جهة واحدة يمكن أن تكون مسئولة عن حل القضية المعقدة وهي مشكلة تحقيق أمن نقل الحاويات بحراً، تستطيع وضع وتنفيذ مبادرات وحلول لمواجهة المشكلة، وقد تم وضع عدة مبادرات خلال الأوساط القليلة السابقة ولكنها لم تاتي بشأراً، لأن هذه المبادرات كانت تعتمد على عنصر الثقة الواجب توافره في جميع الأطراف المتعاملين مع النظام، وبالمثل كان زاماً للجهود التي وضع نظام أممي قوي من داخل الصناعة نفسها.

وفي مواجهة أمن الحاويات نجد طريقتين: التعقيد وكثرة الأيدي المتداولة للحاويات في الصناعة نفسها، ففي حلقات تداول الحاويات نجد أن البضائع عادةً ما تنتقل بين الأيدي المختلفة القائمة بالعمل، فهي تنتقل من الجهة المصدرة إلى الناقلين، البر إلى ميناء الشحن ثم الناقلين بشحنها على السفن ثم نقلها بحراً ثم الناقلين بتفريغها من السفن في موانئ الوصول ثم نقلها برا إلى الجهة المستلمة، وعلى الرغم من القدر الذي انتقل عن عدم اليقين بالرسائل تكون محدودة حتى بالنسبة لتأمين الموانئ الأمر، قد نجد هؤلاء قد وجدوا أنفسهم ناقلين لبضائع غير قانونية، معتمدين، كالعادة

لكنها اختلفت في تحقيق النجاحات المرجوة منها ولزلات الوضع يحتاج إلى الكثير من الجهد والعمل.

## الموقف الحالي

تاريخياً، كانت وسائل التحقق من قيمة أي رسالة مشفرة في حاوية في ميناء شحنتها - لتقدير أجور شحنتها - كانت تعتمد على مراجعة المستندات الخاصة بها، وكانت البضائات التي تخص الناقلين الموثوق بها من ذوي السمعة الجيدة، كان يسمح بمرورها ما لم تظهر اختلافات في الأوراق والمستندات الخاصة بها، ولم يكن هناك حاجة لحوالة الذين عليهم تقدير أجور الشحن أن يتحققوا من محتويات الرسالة أو يعرفوا مصدرها أو الجهة المرسل إليها، وقد كان يكفي الإعلان عن أنها بضائع عامة أو FAK (FREIGHT ALL KIND) في بيان شحنة (MANIFEST).

وإذا كان تحميل الترميم الجرمي هو الهدف للتحقق من محتويات الحاوية عند شحنها على السفينة وعند وصولها لميناء الوصول فإن الأسلوب الجاري يُعرفه محتويات الرسالة لن يكون كافياً، لأن البيانات المصححة هي التي لدى الشركة المصدرة، وبالتالي يكون من الواجب مطابقة البيانات الملتصقة مع البيانات الأصلية لدى الجهة المصدرة، مع مراعاة إختصار الوقت إلى أشنى حد.

وحتى الحاوية التي نقلت طبقاً لعدم اللساس بمحتوياتها أثناء نقلها والتي تفتق بالشمع الأحمر من قبل سلطات رسمية - وهي أمور شائعة - لا يتم إستئناسها من التفتيش والتحقق من محتوياتها، فهناك وسائل لفوصل إلى داخل الحاوية دون اللساس بالشمع الأحمر كرفع مفصلات باب الحاوية وغيرها من الوسائل التي يعرفها صناع الحاويات.

وبالنسبة للإرهابيين، فإن نظام نقل وتداول الحاويات عبر البحار يبقى وكاشرة غير مفهومة، وكان النظام يعتقد أنه يحمي نفسه من الهجمات الخارجية، وكان يعتقد أن الإرهابيين يستمخضون الأساليب المعروفة بحيث يمكن لتتبعهم كشدها والتفتيز بعواقبها، إلا أنه على العكس من ذلك، فإن الأساليب الجديدة للهجمات الإرهابية أصبحت تُسبب أضراراً شاملة، وهذه هي ملصح الإرهاب الصديق وهي تجعل نظام نقل الحاويات



عميد بحري متقاعد  
عبد العزيز أبو قتيدل

فكرشأن نقل الحاويات عبر البحار تكون عنصراً عاماً وحساساً في التجارة الدولية، وهناك أكثر من 200 مليون حاوية تنتقل عبر البحار في كل عام وتحمليها أكثر من 5000 سفينة نقل الحاويات غير أن أقل من 3% من جميع هذه الحاويات يتم مراجعة محتوياتها ومطابقتها باستندات الدالة على محتوياتها وما بداخلها، وهذه النسبة غالباً ما تكون من طريق الإختيار العشوائي أو بناءً على إخبار من جهات أممية أو رقابية رسمية لهذا فإن الحاويات أمكن إستخدامها بواسطة الجرمين والمهربين لنقل العديد من البضائع الممنوعة، وأحياناً لنقل المهاجرين الغير شرعيين وهذا الوضع يشكل نقطة ضعف كبيرة في نظام نقل الحاويات حول العالم، خاصة وأن الحاويات التي أمكنها نقل الألسمة والشفرات والمهاجرين الغير شرعيين صارت قادرة على أن تكون بذاتها قنابل أو أدوات للتدمير.

وتطبيق إجراءات الأمن المشددة في ظل الضغوط الدولية لتصلب حركة التجارة تُعتبر من الأمور الصعبة تحقيقها، فبمقارنة تكلفه الباعث ومعالجة المخاطر بالوائد في تطبيق إجراءات الأمن المشددة المطلوب فرضها حيث تعتبر عملاً معقداً ومعلاً لحركة التجارة الدولية.

وتطبيق أي مبادرة أمية قد تحتاج إلى مساهمة كبيرة من جميع الأطراف المتفاعلة والذين يهمهم رؤية تقديم حلول في الوقت الأممي دون اللساس أو تعطيل حركة التجارة العالمية، منذ سنة 2001 تم تنفيذ العديد من المبادرات لتأمين أمن الحاويات،



## قانون السلامة البحرية

### هيئات تصنيف السفن وتسجيل السفن في شأن سلامة السفن

القانون 232 لسنة 89 في شأن سلامة السفن والذي أشار في المادة 18 إلى اعتماد هيئات تسجيل وتصنيف السفن.

( تعين بقرار من وزير النقل البحري هيئات الإشراف البحرية التي تقبل شهادتها وتقارير المعاينة التي تصدرها السفن والوحدات البحرية المسجلة بها فيما يختص بتعين درجة تصنيف السفن أو الوحدات البحرية أو تحديد صلاحية الجسم والألات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن ) ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحري (رقم 143) لسنة 90 (نقل بحري) بإصدار قواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن 232 لسنة 89 حيث ورد في المادة (18) هذا القرار

وتجوز الإدارة المركزية للتفتيش البحري بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية الدراسات الفنية القانونية اللازمة لنظر في

إضافة هيئات لإشراف جديد

وقد أضيفت هيئة الإشراف الهلانية ثم

بعد ذلك هيئة الإشراف الهلانية P.R.S.

وباستقرار هذه التصوص يفتح:

أن القانون 232 لسنة 89 والملاحكة

التصويصة الصادرة بالقرار 143 لسنة

90 ولم يمتد حيث تنتفع هيئات الإشراف

البحرية لعضوية الاتحاد الدولي لهيئات

مستقلة والعربية ب IACS.

وفي هيئة غير حكومية أنشئت كنادي

يضم في عضويته هيئات الإشراف البحري

المختلفة وفقا لقواعد داخلية منظمة إرتضتها

هذه الهيئات حيث تنسب الهيئة لدة خمسة

عشر عام ويعد 30 سنة تحصل على عضوية

IACS كما أن القرارات الوزارية التي

صدرت تنفذها الأخكام القانوني ويذكره

التصويصة لم يشترط أن تحظى أي هيئة

تتعددا الحكومة المصرية بعضوية هذا

الاتحاد أي أن ذلك لم يقن كعدم عناصر

وجبة عرفة مصطفى  
المستشار الفني  
الشركة لدولته لخدمات  
النقل البحري

تقبل الشهادات والتقارير للتصويصة

عنها في المادة العاشرة من القانون 232

لسنة 89 المشار إليه الصادرة من هيئات

الإشراف البحرية الأتية:

1. لوبيز ريجيست أوف شينينج

2. بروفيرتاس فرانسيه

3. امريكان بيور اوف شينينج

4. ريجيستري ناليو نابيانو

5. جيم ماستر لويد

6. توبس فيرياس

7. تسجيل السفن لإتحاد المصهوريات

الإستراتيجية السويدية

8. نيبون كايجي كيد كاي

## أخبار غرفة ملاحية بورسعيد

أعلن السيد / عادل المعني نائب رئيس مجلس إدارة الغرفة أنه قد تم عقد إجتماع بين غرفة ملاحية بورسعيد واللجنة الفنية المشكلة من الإدارة المركزية للتكنولوجيا المعلومات بجمارك الإسكندرية لمناقشة سبل تقديم المناقصات الإلكترونية ووضع خطة زمنية لتنفيذ بفتح جرائد البترووس وقاد يوضع القطاع الجمركي بإستعداده الكامل لتقديم أية تسهيلات فية ممكنة التوكيلات الملاحية لتتمكن من تبادل المناقصات الإلكترونية وتنادي مشكلة تنوع المناقصات بديوا من المناقصات المركزي الباقي الفروع وذلك لتعظيم الماد 36 من القرار الوزاري رقم 10 لسنة 2006 لتفقي قوانين الشحن بأى طريقة إلكترونية بجمعها التوكيل الملاحى والذي بدأ العمل به بجمارك الإسكندرية وسوف يتم تعميمه على باقي الموانئ بعد إجراء كل الإختبارات اللازمة على ذلك النظام الإلكتروني.

وقد وصل إجمالى عدد الشركات الأعضاء بغرفة ملاحية بورسعيد والتي شاركت بالإجتماع إلى ما يزيد عن ستون شركة ملاحية.

**وقد حضر من أعضاء مجلس إدارة وقد حضر الاجتماع لعيف من الضيوف يتقدمهم:**

1/ مصطفى مازوى عطية

مدير إدارة المناقصات بالجمارك

مدير عام التطبيقات بقطاع الجمارك

مدير المناقص الألى بجمارك بورسعيد

مدير عام المناقص اى بقطاع الجمارك

رئيس قسم إدارة التطوير الجمركي

مدير إدارة الزائات والمعلومات بالقطاع الجمركي

مدير إدارة التطوير بالقطاع الجمركي



السيد الأستاذ/ عادل المعني  
السيد الأستاذ/ محمد مدين

السيد المهندس/ خاك عبد الله  
السيد الأستاذ/ مجدى شرف  
السيد الأستاذ/ عماد البواب

### غرفة ملاحية بورسعيد:

نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحية بورسعيد

نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعضو مجلس

إدارة غرفة ملاحية بورسعيد

أمين عام صندوق غرفة ملاحية بورسعيد

عضو مجلس إدارة غرفة ملاحية بورسعيد

عضو مجلس إدارة غرفة ملاحية بورسعيد









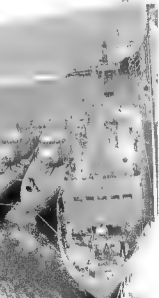
## التحدى في عصر العولمة؟

بقلزم / سمير معوض  
المستشار الاقتصادي  
للمنطقة الحرة سابقاً

بالقياسات العملية وفق ما يحدث على غرائط العالم الملاحية والتجارية والخدمية فإن اليون يبدو شاسعاً ما بين القوى المتاحة والقوى الكامنة في صناعة النقل البحري بعملياته وبنيتها الأساسية وأنشطته الرئيسية وأضرعية فقد توقفت خطط التطوير وإعادة التأهيل عن إيلاء قطاع اقتصاد النقل البحري في مصر ما يستأهل من اهتمام مكثف وعناية متواصلة لتحويله إلى دعامة أساسية في حسابات الناتج القومي الإجمالي. ودوره البارز من قضا ذلك في الميزان التجاري وبالتالي ميزان المدفوعات. وعلى الرغم من أن ما أعلن من تبنيتات تتعلق بقدرة الموانئ المصرية على الانتقال من طاقاتها الإنتاجية المالية التي تبلغ 83 مليون طن في العام 2005 إلى 190 مليون طن في العام 2010 بما يعنى نسبة زيادة 30% فإن هذه الزيادة تقلل مع ذلك أقل بكثير مما يمكن للموانئ المصرية أن تحققه لاسيما وأن موانئ عالمية أخرى تحقق الآن ما يتجاوز هذا الرقم بمرأى من اعتمادها على دخولها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تقتصر إلى مثلها فتقطة الانطلاق الدائمة تتمثل في أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما في حوزة الموانئ من إمكانيات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها.

لقد خدمت الموانئ بشكل ما خدمت القطاعات الاقتصادية الأخرى لقطاعاتها الملاحية الاقتصادية للتنمية وكانت من أولها اكتساباً كمياً للموارد التنافسية لأنها تعتمد في نموها على سوق دولية تكون بقاء لا يوجد شيء ثابت في المياه سوى التغيرات التي تخضع لهما بدينامية التغيرات. فقد أدركت الموانئ التي أخذت تحولات جذرية على مهابك قواعدها وطاقاتها الإنتاجية أنها تحتاج إلى خطط طموح لجذب خطوط الملاحة المنتظمة الفعالة للعمل معها على نحو مستمر حيث أن هذه الخطوط تتولى نقل شريحة بالغة الضخامة من كسبة التجارة الدولية تبلغ نسبتها زهاء 90% من جملة التجارة التي يتم تداولها بين الموانئ. وتقع أوضاع الموانئ في ضوء عملياتها في العادة على الاستئثار بكم وإلى من تجارة بضائع البور الدولية (الأفريقية) وهي تجارة بالغة الضخامة تحقق للموانئ التي تتداولها فوائد جمة ودخولاً متزايداً فهي تجارة تمثل نسبة كبيرة من جملة المبادلات التجارية الدولية للمحولة بحراً. وتعرف مراكز التخطيط المسيرة على هذه الموانئ أن أهم عناصر الميزات التنافسية لاكتساباً أفضل جذب أساطيل السفن العالمية للتفاعل معها في عصر الرقمنة الذي يعد هاماً لدورات الأصول الأساسية (السفن) وتحقيق دورة أعمال مريحة لها والموانئ التي تتعامل معها وتعتبر الجودة التي يحققها الوارثون للملاحة السفن وبمخاطباتها. ومقابلة التكلفة هذا المزيج اللوجيستي هو الذي يجعل أي ميناء مركز تكلفة مفر ومركز تميز يفضي بوزن نسبي أو مطلق ومفراً تكون الحال عليه. لقد أثبتت الموانئ المصرية وفق المعجزة وما سيأتي على إثرها من أجيال ميثاقية أكثر تقدماً وحدانية من الموانئ من أكثر المراقب الاقتصادي حفرة التخطيط الذي يتضمن الإبداع والإشترارات والمتطلبات الدولية والإقليمية والمحلية لأنها تشبه سوقاً تجارية ضخمة تتعدد وتتفرع فيها أصناف من الخدمات التي تتجاذب مع حاجات كل

دخلها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تقتصر إلى مثلها فتقطة الانطلاق الدائمة تتمثل في أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما في حوزة الموانئ من إمكانيات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها. ومن قبل هذه الإمكانيات القوية التي تتميز بها الموانئ المصرية على تقاتل طاقاتها إن هذه الموانئ تحظى بموقع جغرافي إستراتيجي على شبكة التفتحات التجارية البحرية لا ما مواجهتها المصرية تحتل مكانة بارزة ما بين الشكك والتعاطلات الصناعية الدولية. وليس من القليل التكرار أن نجد توكيد أن مصر هي الدولة العربية الوحيدة التي يشاطر البحر الأحمر ويساحل الخليج العربي للتوسيع. كما أنها ذات ثراء جغرافي جاذب يربطها على خمسة بحار وخليجان وممرات مائية (البحر الأحمر والبحر المتوسط وخليج السويس وخليج العقبة وقناة السويس) وفضاء إلى هذه الميزات أنها الدولة العربية الوحيدة تلك التي لها موانئ على الشواطئ الأفريقية والشواطئ الآسيوية. ومصاد ذلك كله أنها تعد عن جدارة دولة مرور تجارى وملاحة دولي من الطراز الأول. ويعد ما يرتبط بالذات أنشطته إستراتيجية وجغرافية وإقتصادية فذلك يلزمها بأن تميز النظر بقدر في أبعاد الدور وضروراته الوطنية. فالإشترارات والتطوير وإعادة التأهيل لا يمكن أن تقلل إذا ما تفاضت من هذه البديعيات التي تشكلت في العام الذي النافذة في خطط وبرامج تحديث الموانئ العالمية التي خضعت يوماً في سباقات التقدم وأحرزت نصيب السبق في موانئ الواقع المتقدمة حيث أسهمت في جعل قطاعات اقتصاد النقل البحري في بلدنا ركيزة أساسية في توكيد السفن وتحقيق تراكبات وأسعارية وخلق أعداد كبيرة من الوظائف والأمناء.





# المطروحة أمام المسؤولين والمطلوب تطبيقها للمساهمة في إيقاف نزيف الموات الذي نتج عن غرق العبارة السلام 98 وغيرها

فيما يلي نذكر بعض المقترحات المطروحة أمام مسؤولي النقل البحري بجمهورية مصر العربية وذلك للارتقاء الفني والإداري بمستوى منظومة النقل البحري:



دكتور محمد  
منصور العسكري

(1) يجب أن تتم جميع العمليات الفنية على سفن الركاب العاملة على الخط الملاحي فيما بين الموانئ المصرية والسعودية والأردنية وإليها بالصورة وذلك لكافة أجزاء السفينة بما فيها كافة معدات السلامة والإبحار من قبل طاقم على الأقل على أن يتم بعد ذلك مراجعة لهذا العقدين في فترات لا تتجاوز 30 يوم فيما بين العملية والأخرى لتأكد من توافر أي ملاحظات ظهرت خلال العملية المصنف سواء كان عازلاً أو ملاحظات جديدة.

(2) الإلتزام الفني بمنظومة القنصلية البحرية، برفاق دولة الميناء التابعة للهيئة المصرية لسلامة اللوحة البحرية وتزويدها بالأكواد الفنية ذات الخبرة السابقة في هذا المجال من خروجي العملية المقترح إنشاء بالبدن السابع.

(3) إنشاء مركز بحث وإنتاج معلمي يزد كفاءة أجهزة ريوال إنقاذ والسمكة وإتصالات انشورية مركز البحث وإنتاج ومهمة التطورات الفنية لتطوير العمل في هذا المجال لأحدث التقنيات المتقدمة في العالم وتعمده مهامه بقرار يصدر من الوزير المختص.

(4) إلغاء درجة ركاب السفن من سفن نقل الركاب العاملة على الخط الملاحي المحاذ إليه، وتمتع شهادة الركاب على الأسس الفنية:

(أ) عدد الأسرة المنفردة بكنائس الركاب.

(ب) عدد كراسي الوبالان.

(ج) تزويد كافة سفن الركاب العاملة على الخط الملاحي المشار إليه بكافة المعدات الفنية المتطورة طبقاً للمعايير وإتفاقيات الدولية، ما منعت من إضافة ما قد يستبعد من معدات متطورة حتى لو كانت غير موجودة في إتفاقيات الدولية.

(د) تكوين مجلس أعلى من خبراء النقل البحري ذو الخبرة العالية والفنية والمرفقة تكن مهمته:

(1) مراقبة مستوى السلامة على سفن الركاب ومركز البحث وإنتاج وتم ترده هذه المهمة للهيئات الفنية بعدة شهادات السلامة وعلى أن يتولى هذا المجلس الأعلى الفنية اللازمة لتفعيل مهمته.

(ب) متابعة أحوال طوابع النقل البحري في العالم والعمل على الأخذ بها وتطبيقها في مصر.

(ج) العمل على سرعة رفع اسم مصر من القائمة السوداء طبقاً لـ

معدن على الصيغة الأكثر توتراً لمنظمة إتمام ميثاق التصنيف الدولي (IACS) المبنية من المنظمة البحرية (IMO) وذلك بوضع الحلول والتوصيات التي تلتزم بإزالة الأسباب التي أدت إلى هذا الوضع المزري مع متابعة التنفيذ حتى تتحقق النتيجة.

(4) إنشاء معهد فني تابع لوزارة النقل لتدريب وخروج جيل من الفنيين البحريين المتخصصين على أن يكون من يلتحق بهذا المعهد يتوافر فيه إحدى الشروط الآتية:

(1) إنشاء صندوق كوارث يترأسه مجلس الوزراء أو لجنة الصناعة والنقل ومجلس

(2) جنة أخرى.

(3) جنة أخرى.

(4) إنشاء صندوق كوارث يترأسه مجلس الوزراء أو لجنة الصناعة والنقل ومجلس

(5) جنة أخرى.

(6) جنة أخرى.

(7) جنة أخرى.

(8) جنة أخرى.

(ب) شهادة كبير مهندسين بحريين مع الشورى ويثبت منه صناديق كوارث تسمى برسم كل كارة على خبرة عملية بحرية لا تقل عن (10) سنة وتكون من مهام هذا الصندوق التحدث بإسم المتضررين من الكارثة وإعداد كافة الإجراءات القانونية وغير القانونية ضد

(ج) شهادة بكالوريوس مختصة قسم التسليم في الكارثة التحصيل ما يستحق لهم من تعويضات البحرية مع خبرة عملية في مجال بناء وإعدادها لهم لفرقاً فنية لفقد المستحقين من المتضررين السفن والآلات والمعدات البحرية لا تقل مستحقاتهم المالية طرف شركات التأمين، أجنبية، مع عدم السماح بالعمل لوابر الركاب العاملة على الخط الملاحي

(د) ما لا شك فيه ونظراً لزيادة عدد السفن إلى والبند الأول إلا بعد تقديم وثيقة تأمين جديدة

بالنسبة للترددات المتزايدة من السفن، وتكون القيمة التأمينية هي الحد

40,000 - 350,000 من التي تجر الأضرار الأضرار طبقاً للإتفاقيات الدولية والقوانين المحلية مع

بالبحر الأحمر ويتر من قناة السويس تمثل عمل حوالاً حق من مالك السفينة إلى صندوق الكوارث المشار

خط وهم إذا وقع لها أي حادث تصادم أو إلية الطول حمل المال في إقتضاء التعويضات القانونية لكافة

شروط لا قدر الله، حيث أن التوثيق بالزيت للتأمين من الرعايا المصريين وصرفها لهم.

العام سوف يكون رهيب لا تستطيع الدولة (11) إنشاء لجنة خاصة تكون من المتحدث والمفوض الرسمي

في الدول المطلة على البحر الأحمر كالمملكة العربية السعودية والجزيرة العربية وغيرها من الدول

وما سبب ويتر آثار مباحث وسيتم لاقية وادة تريد عن عشر

في الدول المطلة على البحر الأحمر (فرض الشيع

والجزيرة العربية - خليج العقبة - خليج السويس - والجزيرة المنتشرة

تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

لا خلاف وقطع، وكذلك الحوادث التي وقع بالمحيط الأطلسي وأثر على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

التي تغطي على البواخر التي تدورها شركة السلام حفاظاً على

## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يتعنون بمزيد من الحزن والأسى

المغفور له بإذن الله تعالى

اللواء شرطة متقاعد

مصطفى النحاس

مستشار رئيس الأكاديمية للمراسم

والعلاقات العامة

تغفده الله بواسع رحمته

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان

وألهم أسرته الصبر والسلوان





**Royal**

**Logistics**

**رويال  
للخدمات اللوجستية**

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تنجزها أعمالك مع العالم الخارجي

... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فغفل للشحن الدولي تعدون

**رويال للخدمات اللوجستية**

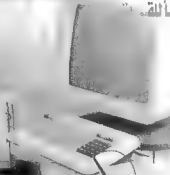
**ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون**

**(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)**

- فريق عمل متخصص ومدرّب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمانة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الخصص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً لل...

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
 ت: ٤١٤٩٩٤٤٢ - ٤١٨٤٤٢٣ - ٤١٨٤٣٨٢ - ٢٠٢ - ٤١٨٨٧٧٧  
 فاكس: ٤١٨٤٣٨٢ - ٢٠٢ - ٤١٨٨٧٧٧  
 مكتب الاسكندرية: ١٠ ش النصف الروماني - ليلسة - الدور الثاني  
 ت: ٤٨٣٨٩٥٢ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٢٠٢ - ٤٨٣٨٩٥٢  
 فاكس: ٤٨٣٨٩٥٢ - ٢٠٢ - ٤٨٣٨٩٥٢  
 مكتب ميناء المنصورة: العين المنصورة - السويس  
 ت: ٣٧١٠٠٥ - ٣٧١٠٠٥ - ٢٠٢ - ٣٧١٠٠٥  
 فاكس: ٣٧١٠٠٥ - ٢٠٢ - ٣٧١٠٠٥  
 مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر  
 ت: ٣٣٥٩٤١ - ٣٣٥٩٤١ - ٢٠٢ - ٣٣٥٩٤١  
 فاكس: ٣٣٥٩٤١ - ٢٠٢ - ٣٣٥٩٤١  
 مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤  
 ت: ٣١٧١٤٦٨ - ٣١٧١٤٦٨ - ٢٠٢ - ٣١٧١٤٦٨  
 فاكس: ٣١٧١٤٦٨ - ٢٠٢ - ٣١٧١٤٦٨







أسرة القبط  
وجوه البحار

يتقدمون

بأخلص التهاني القلبية  
للسيد اللواء بحرى  
توفيق أبو جنديّة

بثقة السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

على تعيينه

رئيساً لهيئة ميناء دمياط

ويتمنون لسيادته

دوام التقدم والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



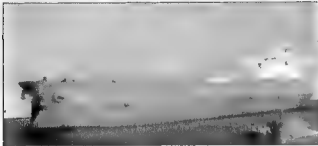




# آخر أخبار هيئة قناة السويس



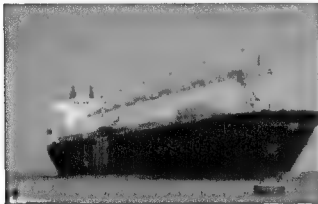
إستقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية السيد المهندس مصطفى جمعة رئيس مجلس إدارة الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) والوفد المرافق. دار اللقاء حول التأكيد على التكامل والتعاون بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد لإستقبال ناقلات البترول العملاقة بعد تخفيف جزء من حمولتها عبر خط (سوميد). وفي نهاية اللقاء قدم السيد الفريق رئيس الهيئة هدية تذكارية لضيفه الكريم.



ناقلة البترول التابعة لجزر البهاما (FRONT FALCON) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من العراق ومتجهة إلى أمريكا، وتبلغ حمولتها الساكنة 308875 طنًا.



سفينة الحاويات التابعة لجزر المارشال (EVER CHAMPION) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من تاوان ومتجهة شمالاً إلى بريطانيا، وتبلغ حمولتها الكلية 94980 طن.



ناقلة الغاز الليبيرية (GEMINI STAR) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من أمريكا ومتجهة إلى السعودية، وتبلغ حمولتها الساكنة 301862 طن.

## مؤشرات الملاحة

### مقارنة إحصائيات يناير 2005، 2006، يتضح:

- \* زيادة أعداد السفن بمقدار 22 سفينة ونسبة 1.5%.
- \* زيادة الحمولة الصافية بمقدار 4.9 مليون طن ونسبة 8.9%، وترجع هذه الزيادة إلى الزيادة في الحمولات الصافية لناقلات البترول وسفن البضائع الصب والناقلات المشتركة وسفن الحاويات وحاملات السيارات.
- \* بينما نقصت الحمولة الصافية لسفن البضائع العامة وحاملات الصنادل وحاملات الجرارات وسفن الركاب والسفن الحربية والسفن الأخرى.
- \* زيادة عدد أعلام السفن العابرة للقناة بمقدار 3 أعلام حيث عبر القناة 68 علم كان في مقدمتها بنما وليبيريا والمانيا.
- \* زيادة كميات البضائع العابرة للقناة بنسبة 9.4% حيث زادت كميات البضائع المتجهة جنوباً بنسبة 19.7% كما زادت كميات البضائع المتجهة شمالاً بنسبة 3.1%.
- \* زيادة كميات المواد البترولية العابرة للقناة في إتجاه الجنوب بنسبة 16.1% بينما نقصت في إتجاه الشمال بنسبة 10.7%.



# ميناء السخنة

## ريادة السيد المهندس / محمد منصور وزير النقل بميناء السخنة

قام مؤخراً السيد المهندس / محمد منصور وزير النقل بجولة بميناء السخنة رافقه خلالها السيد اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري والسيد اللواء / محضوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر شملت الجولة لقاء بين السيد الوزير والسادة المرافقين له من قيادات النقل البحري ومحافظته السويس والسادة أعضاء مجلسي الشعب والشورى والوحد الصحفي المرافق للسيد الوزير ثم جولة تفقدية داخل الميناء شملت الحوض البحري وغرفة التحكم الرئيسية بالميناء والمشروعات الإستثمارية الجارية تنفيذها بالميناء ثم مقر العمل المركزي لفحص الواردات والصادرات بالميناء وأخيراً مكتب خدمة العملاء المجهز بأحدث الأجهزة الإلكترونية وأجهزة الفيديو كونفرانس.



في بداية اللقاء قدم السيد رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة شرحاً تفصيلياً لأعمال التطوير بالميناء تضمنت النقاط التالية:

1- قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد الميناء بجميع الأجهزة الحديثة للاتصالات والربط بين جميع الجهات العاملة داخل الميناء لتحقيق السرعة والدقة في الإتصال مع تزويد الميناء بأحدث الأبناش



العملاء وإعداد المخازن اللازمة المجهزة إلكترونياً للتخزين مع توفير أعلى معدلات الأمان والسلامة للعاملين والمواد المخزنة. (بلغت إستثمارات الشركة في هذا المجال 120 مليون دولار).  
2- إقامة أحدث معامل الفحص للواردات والصادرات وبلغت تكلفته 48 مليون جنيه ويشرف على تشغيل المعمل خبراء الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وخبراء وزارتي الصحة والزراعة.

3- قامت إدارة الشركة بالدعاية والتسويق للمشروعات الإستثمارية بالميناء وكذا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة







بالسويس وذلك بعد إعداد واعتماد المخطط العام للميناء بمعرفة مجلس الوزراء وأثمرت هذه الجهود عن الآتي:

● إقامة مشروع لتكرير السكر بالميناء بتكلفة تتراوح ما بين 90 إلى 120 مليون دولار مشاركة بين شركة صافولا السعودية وشركة تيت اند لايبل البريطانية وشركة تنمية ميناء السخنة بطاقة إنتاجية مليون طن سنوياً الأمر الذي يحقق الإكتفاء الذاتي لإستهلاك السكر بمصر ويوفر العملة الأجنبية التي كانت تنفق للإستيراد (جاري إقامة المصنع وبداية الإنتاج خلال الربع الثاني من عام 2007).

● إقامة مشروع الثروة الحيوانية بالميناء وذلك لإستيراد المواشى الحية من الخارج مع إقامة مجزر ومصنع لحفظ اللحوم وتصنيعها وطرحها بالأسواق وتصدير الفائض للخارج وتبلغ تكلفة المشروع 30 مليون دولار (بداية الإستيراد للحوم الشهر الجاري).

● إقامة مصنع لإنتاج الوقود الحيوى من نبات الجاتروفا وتبلغ تكلفة المصنع 22 مليون دولار ويجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإقامة المصنع داخل الميناء مع إقامة العديد من المزارع الخاصة بنبات الجاتروفا الأمر الذى يستلزم زراعة مناطق شاسعة من الأرض الصحراوية مع إستخدام مياه الصرف الصحى فى الري وتبلغ تكلفة إقامة هذه المزارع حوالى 150 مليون دولار (تمت إقامة مزرعة نموذجية بطريق السويس بمساحة 450 فدان تستخدم حالياً كمشتل ونموذج لزراعة الجاتروفا).

● إقامة مشروع لتعوين السفن داخل الميناء تستفيد منه جميع السفن العابرة لقناة السويس الأمر الذى يستلزم إقامة رصيف خاص لتعوين السفن مزود بمحطات وخزانات التخزين وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع أكثر من 70 مليون دولار (تم تأسيس الشركة ويجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإستلام الأراضى المخصصة لهذا المشروع).

● إقامة مشروع لإنتاج الماغنسيوم بتكلفة إستثمارية 700 مليون دولار وتبلغ الطاقة الإنتاجية للمشروع 46 ألف طن سنوياً من سبائك الماغنسيوم عالية الجودة تزيد فى المراحل التالية إلى 96 ألف طن مما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمى.

● نظراً لأهمية الميناء واستخدامه أحدث الأنظمة العلمية فى النقل

والشحن والتفريغ مع توافر أكبر قدر من الأمن والسلامة تم الإتفاق على إقامة مصنع لإنتاج غاز الأمونيا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة بالسويس على أن يتم التصدير من خلال أنابيب ضخمة معدة خصيصاً داخل ميناء السخنة وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع 600 مليون دولار.

4- إن إقامة مثل هذا الميناء للعلاقات بالسخنة وإدارته من جانب شركة تنمية ميناء السخنة حقق المفهوم المصرى للموانئ الإنتاجية الذى تتنوع فيه الأنشطة وتحقق فيه القيمة المضافة من المشروعات الواسعة التى تعتمد على مشروعات حقيقية وإستثمارات عالية وليس مشروعات خدمية وتخزينية فقط.

● إن إقامة مثل هذه المشروعات بميناء السخنة يحقق 5000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لإنشاء الشعب المصرى خاصة المقيمين منهم بمدينة السويس كما يوفر لهم أفضل فرص التدريب على أحدث الأجهزة.

● كما أن إدارة الشركة قامت مؤثراً بالتعاقد مع كبرى الشركات العالمية العاملة فى مجال تصنيع الأوناش العملاقة لتوريد عدد 2 ونش عملاق وفق أحدث النظم يحقق التعامل مع السفن العملاقة الخاصة بالحاويات.

● إن ما تحقق من إنجاز على أرض الميناء تؤكد الأرقام حيث من المستهدف أن يحقق الميناء تداول 350 ألف حاوية خلال العام الجارى كما أن مصلحة الجمارك حققت إيرادات بلغت 2.8 مليار جنيه خلال الفترة الماضية على البضائع الواردة للميناء.

● فى نهاية الزيارة قدم السيد رئيس مجلس إدارة الشركة الشكر للسيد الوزير والسادة الضيوف على تشريفهم بزيارة الميناء مع الوعد بتقديم أفضل الخدمات للمستثمرين والمتعاملين مع الميناء لتحقيق الرخاء والرفاهية للشعب المصرى تحت قيادة السيد الرئيس محمد حسنى مبارك







# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة العامرية



شركة باحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع  
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .  
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

- تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

مستودعات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمملوءة .

- تخزين السفارات بجميع انواعها والاثاث والمعدات والسحب لائق
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ مشمول الحاويات لخدمة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة

التفريغ فور التفريغ لتسهيل العمل غرامات التأخير .

إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الواردة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات سريعة تتميز بالسهولة والسرعة

والمرونة .

بها جميع جمركي متكامل لخدمة العملاء الجمركية في أسرع وقت

وبطريقة يمكنه متصلة بالحاسب الآلي لخدمة الجمارك

مونتينا :-

المواقع على تلالى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )

الغرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo

Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouehi.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق

إسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

(٠٣) ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢

فاكس (٠٣) ٤٤٨٥٦٧٥

موبايل (٠١٢) ٣٩٤٢٢١٦

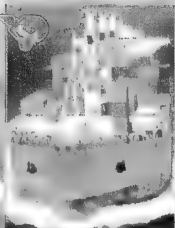
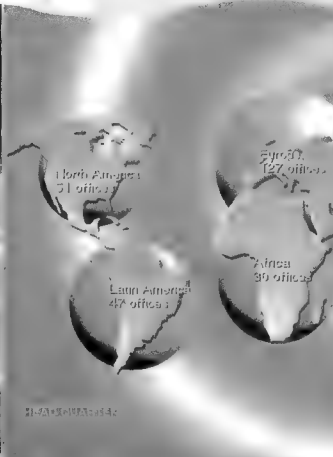
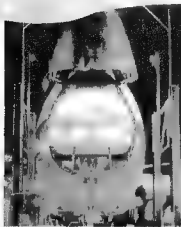


# ALAFIFI

## WORLD TRANSPORT

ALAFIFI

PAKISTAN  
OFFICE: KARACHI, INDIA



### Services Offered in

#### IMPORT &

Arrange of Air- and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

#### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### T-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT

e-mail: mail@alafifiworld.com

web site www.alafifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

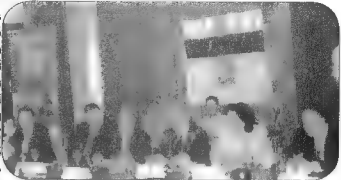
FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521

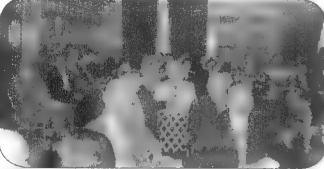


# الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

عقدت شعبة خدمات النقل الدولي جمعيتها العمومية في 30/3/2006 بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة اللواء محمود السماك رئيس مجلس الإدارة وبحضور أعضاء الجمعية لمناقشة وعرض ما أنجزته الشعبة خلال الفترة الماضية وعرض الموقف المالي للشعبة للسادة الأعضاء أوصى إجتماع الشعبة أن هناك اقتراح مقدم من المهندس مدحت القاضي بعمل بروتوكول تعاون بين الشعبة وغرفة الملاحة كما أوصى الإجتماع بمقتراح آخر حول انعقاد مؤتمر سنوي لتنظيم الشعبة وغرفة الملاحة لعرض كافة المستجدات في صناعة النقل يحضره المهتمين بمجال النقل البحري والشحن الدولي واللوجستيات في مصر هذا وقد ركز كلاً من طارق جلال



فهمي ومروان السماك على أهمية تواجد هذا المؤتمر بين الطرفين لتعظيم دور وحجم غرفة الملاحة وشعبية خدمات النقل على أن يتم إعداد ورقة عمل قبل بدء موعد المؤتمر بمعرفة اللجنة المنظمة له لتصل به للمظهر الحضاري الذي يعكس جهودات الغرفة والشعبة معا.



وأوصى الإجتماع أنه قد تم الانتهاء من تحديد بدء الترقية المرتبة لبرائس الجمعية هذا وقد تم دراستها والتأكد من وقتها لتعطي لأعضاء الشعبة الإيراد المطلوب وأعلنت الشعبة أنها على أتم الاستعداد لتلقي أى استفسار أو شكوى لدراساتها حول هذا المجال لعرضه والتطرق فيه. بدأ إجتماع الجمعية العمومية بكلمة اللواء هاشم نديم نائب رئيس مجلس إدارة الشعبة طوفاً من اللواء محمود السماك موجهاً بالشكر للوفدة التجارية للثلاثين من الشعبة لتبني الأفكار والقضايا لمناقشتها من خلال جدران هذا المكان العريق كما تقدم بالشكر لسادة الأعضاء لتعاونهم المشترك معها لتزوي الشعبة بروما بالشكل الملائم والمصلحة المتبادلة. ومن جانبه تقدم الأستاذ أحمد الوكيل نائب رئيس الوفدة التجارية بالتحية لرئيس مجلس إدارة الوفدة التجارية ومن الإشراف على الشؤون والدورات التدريبية وكيفية نقل



تفطية  
سهير خميس

التكنولوجيا والفكرة وترسيخ صناعة النقل الدولي. ألقى المهندس مدحت القاضي الضوء على التقرير الخاص بمجلس الإدارة والذي يتكون من 23 صفحة بعد أن تم إرساله لجميع أعضاء خدمة خدمات النقل الدولي مؤلفاً معه الميزانية العمومية للشعبة عن عامي 2004-2005 على النحو التالي

• مشاركة رئيس ومروان السماك في اجتماعات الجمعية العمومية

أولاً: عند مجلس إدارة 122 إجتماعاً خلال الفترة الثانية: عند المكتب التنفيذي إجتماعاً واحد خلال الفترة ثالثاً: عقدت لجنة شئون الجمعية 10 إجتماعات خلال الفترة رابعاً: عقدت لجنة كبرجس الغيات 12 إجتماعاً خلال الفترة خامساً: عقدت لجنة التدريب والتدريب العملي 8 إجتماعات خلال الفترة سادساً: عقدت لجنة الشحن البحري 15 إجتماعاً خلال الفترة سابعاً: عقدت لجنة الشحن الجوي 18 إجتماعاً خلال الفترة ثامناً: عقدت لجنة الصراش والجمارك 3 إجتماعات خلال الفترة تاسعاً: لجنة النشرة الشهرية 21 نشرة خلال الفترة عاشراً: وأد طرق سيادته بالمدون من معلومات ما حققه مجلس الإدارة من إنجازات خلال الفترة (2004/2005) • التصديق على الترقية الفنية وسرعتها وإجرائها من 15/1/ 2004 • إنفاذ مؤتمر الـ RAME بالقاهرة في 12/2 تحت إشراف الـ FIATA • ترجمة إصدارات الغيات إلى اللغة العربية.



• قيام الجمعية بتقديم طلب الـ FIATA لاستضافة كورس الغيات بمصر سنة 2007 • تدريب طلبة الأكاديمية في السنة النهائية بخلاف الشركات الأعضاء بالشعبة خلال الإجازة

الشعبية • تنظيم الشعبة رحلة تعليمية لبلدات الشفعة • إصدار كتيب دليل لأعضاء الشعبة باللغتين العربية والإنجليزية • تنظيم الشعبة رحلة تعليمية لبلدات قسم النقل الدولي لبلدات الشفعة • تعيين مدرسة لغة إنجليزية متخصصة لطلبة قسم النقل الدولي • تبادل الشفعة مع شركة AKTIV ثلاثين من المساهلة لاستخدام بالوان الـ FIATA

الاربية • إدخال نظام ADSL للاتصالات بمقر الشعبة • قبول 54 شركة جديدة بعضوية الشعبة • فوز داليا مصطفى من شركة طيطي لشحن الدولي بجائزة المسابقة التي تنظمها TT CLUB على مستوى الشرق الأوسط وأفريقيا

• ترشيح اللواء/ مازن نديم لتمثيل مصر في الإجتماعات التي تنظمها الـ FIATA • تمثيل المهندس/ عصام لبيب للشعبة في الإجتماع السادس لمجلس إدارة الاتحاد العربي

لغرف الملاحة من 26.26 إبريل 2005 • تشكيل لجنة من مجلس الإدارة برئاسة الأستاذ/ وليد بدر للإجتماع مع اللجنة المالية بغرفة الملاحة لدراسة المشاكل وإيجاد حلول واقتراحات لها فيما يتعلق ببرنامج الشحن والخطوط

الملاحية • ترشيح الأستاذ/ عصام الشاذلي لتمثيل الشعبة • بمصر لعرض إجتماعات الشغل للامعة العربية برئاسة السيد اللواء/ حاتم القاضي رئيس مجلس الإدارة وتمت

الكوميديا • وافقت الشعبة على تنظيم مؤتمر عالم الشحن من 11-13 فبراير 2006 • الاحتفال بتخريج الدفعة الأولى من طلبة قسم النقل الدولي

• إصدار مجلة الإعلام والصناعة إلى اللواء/ عصام السيد فيما يتعلق بملفات ونشرات الشعبة • وافق المجلس على رعاية مشروع إنشاء إتحاد عربي للنقل واللوجستيات بالتعاون مع الإتحاد العربي لغرف الملاحة العربية برئاسة السيد اللواء/ حاتم القاضي رئيس مجلس الإدارة وتمت

إشراف الدكتور/ أحمد حويلي وفي نهاية هذا اللقاء تقدم اللواء/ محمود السماك بوفد لشكر لجميع الحاضرين وتم توجيه الشكر أيضاً للعاملين بالخدمة والأستاذ/ مصطفى عبد العزيز. لأمين. إمام لخدمة التجارية المصرية بالإسكندرية والأستاذ/ غادة صلاح مقررة الشفعة على المجهود الذي بذل لإنجاح هذا الإجتماع كما أكد اللواء/ مازن نديم على أهمية التدقيق الذي يتم عند قبول أى أعضاء جدد.

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

• الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي



## تحيةة شكر

و  
وسام حق

## التوريث حق إلهي فلماذا نحرم توريث السفن ؟؟

### لماذا توريث التركيلات ونحرم توريث السفن ؟؟



عندما تجد نفسك أمام حادثة سفينة أو إستخدام سيارة أو كارثة طبيعية تسلب الأرواح فجأة بدون موعد أو إنذار ستفكر لحظة قاتلاً "لا حول ولا قوة إلا بالله" والأعمار بيد الله. ولكن هل ستفكر إذا كنت صاحب نشاط وصاحب ترخيص الصباح وقمعت عينك على نعي أحد لجراند الصباح وقمعت عينك على نعي أحد أصدقائك في المهنة وقمعت بعدها بزيارة لأسرتيه وعرفت أن الشركة توقفت والنشاط لم يستمر والأكثر من ذلك صراع الأسرة هي الحصول على أموالها لدى الغير بدون ضمان هل ستبكي على صديق أم على كيان ينهار بدون رحمة أو فكر.

ليس التوريث حق إلهي تشريعه الأديان وبقوه الدستور وإنما علامة إستيفه أمام شركات التوكيلات الملاحية وشركات ترميم السفن والتوريدات والأشغال البحرية لماذا يورث ترخيص الوكالة للملاحة لا يورث ترخيص ترميم السفن بل لماذا لم يصدر بها ترخيص إلا؟

والجدير بالذكر أن نشاط ترميم السفن والتوريدات والأشغال نشاط هام صعب الإستهانة به ويتميره لأنه أحد حلقات دائرة النقل البحري حيث يمثل أحد الأنشطة الخدمية للسفن المصرية والإجنبية وتحتل من عهده جديد من الفكر والتقدم التكنولوجي وأعمال التطوير والموت واحد والتنمية واحدة فهل ميت شركات وشباب وسباح حقوق الأيتام لا يستحق جرة قلم.

ليس من حق كل شخص أن يزاول النشاط الذي يطمئن على أهله من بعده أنها مخرقة من عائلات أصحاب هذا النشاط المتوطين.

أعطنا مدير لعدم توريث ترخيص الخاصصين للقرآن 86 لسنة 1998 طبقاً للخدمة الإسلامية دون إستثناء ما مطلب يستحق الدراسة.

على ضوء ذلك إلتفتنا برئيس لجنة ترميم السفن والخدمات البحرية كنز محمد سعد محرم حين قال أن الدستور المصري يعترف بالتوريث ويعترف والقوانين السماوية تؤيد ذلك فلماذا لا يعترف القانون الأرضي بحق التوريث وأن غرقه ملاحه الإسكندرية تنازلت هذا المطلب من خلال إجتماعها الدوري بإعضائها وإعداد المحركات المستقبلة بجميع مطالب الأعضاء لعرضها على الجهات المستولة.

والجدير بالذكر أن مطلب التوريث قد أخذ خطوات

ناتماً تقوم السفنات بعرض الشكليات وأسمائها والمسئولين عنها وكيفية وأراء الخصمين لذا ننشأ هذا باب للسماء المشاهير التي لهم دور متميز في دفع العمل الإنساني المصري وأن تقدم الشكر لكل من يدفع الأندية للتحسين بسرعة وبالأداء والحق والصراف وأن يكون إسمه هذا الباب (تحية شكر وسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة إلى الريان/ جمال الدين رنعت، بدأ بحثاً كمشأ أبناء مصر الأبناء بالبحر المصري عام 1945 وتدعى في الراب العسكرية حتى تم إستدعاه إقامتها عام 1957 وقتها حصل على درجته العالمية كرايز أداي بهار وكان لمجد الشفيق في الولاية وإلزاميين الأبناء بعد الترميم ورحيل الأجانب المعلق على كان له دور بارز في عدة قطاعات من عدة ميعة قضاة السجون في إدارة جمعية الأفرات الماعية في جوار القاء والسفن الزاكية أو الغارة للمياه وكذا إدارة الإشراف والمعاينة البحرية الأخرى إلى تعد دوره لكافة وأهمية لإمرطة لم أصبح ضابطاً لبناء بورسميد بعد إستقرار الإضراف ما بعد الترميم وأحيل على المعاش العسكري عام 1960 بدرجة رتبة ركن وصدر المعاش على أساس القسي مرتبة رتبة ركن وأصل بعدها عدة بنية قضاة السجون بصفة مدعية حتى وصل لدرجة مساعد قائد ميناء بورسميد وأستقلى بعد عنوان 1967 بورسميد حتى أعاد لإنتاح القاتل في يونيو 1975 وسام بغير على على في ترميم القاتل لإقامة للخدمة إلهية بدرجة قائد ميناء واستمر حتى عام 1984 بدرجة نائب مدير تركات بورسميد.

إسند إلى شركة القاتل لإمراف وأمر السفن كريس مجلس إدارة عام 1984 حتى أحيل إلى المعاش في 1/1/1989 وأسس خلاله تلك الفترة القاتل لإمراف وصدر مخطيطة وكذا إستحداث الزاوية الترميم وأصبحت أساس العمل لإمراف بالتركة حتى بعد ترقب سنوات منسحب.

والتصالحات المالية كشركة بالمالسة بالمالسة شاملة ميزانية الشركة خمسة أضعاف

و إلى تلكم إستخدام فلكلما الأثنين سلمة العاملين بسرعة حيلة الرياط البواخر بالفتايات وأصبح القاتل باكمل يمتد على الفتايات الأولى الذي بلغ إيراد تركة الشركة غير مباشر.

و دفع الشركة في مصالح شركة البرجة الأولى في ترميم الشراكات.

و أنشأ نادي الرياط والأشوار التي يسعى الآن للصعود الدوري المثنى

و كان له الفضل في إعداد تطوير هاش في مخطوطة الكفالك المستخدم اليوم

البارخ بالفتايات حيث أن الكفالك القديم كان يوزن 1250 كجم وهذا يحتاج إلى دفع ثمنه على سيارة نقل ثم بعد ذلك تمه بصناعة حصة قاطر ثم تراجعت

وفي أيامي بالسفينة لرئيسه الأولي كان مسيطرة إمراف وإدارة الفتايات والمصالحات والربح والربح وإلتزاماً بكرة إلى ضرورة إمداد تطوير هذا الكفالك وتصدير حصة بورسم 1250 كجم إلى 2500 كجم (جاءت

الفكرة من نص السجون به إقرون على الطرارة) وذلك بهدف سهولة حلة مع العمل بكفاءة، وكبر على ذلك في الرزعة التي إستصميت الفكرة إلى البداية إلى أن جاءت إحدى العريض من إدارته بصفر إمراف السلول لإستثمار من سيكاته بمصر من الفكرة وصممها وصفاً الريان جمال

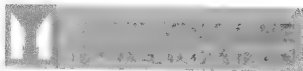
البحر لشهادة وتبعية لإكتشاف قبل الإلتحاق على يد طاعة التورية في ظروف متخفية صعبة جداً ولظن وأتلى لا يكن أن مصر من ترميم على طاعة العوامات التورية لم أصدر الكفالك إلى مصر وتم ترميم على بالغة بنية السجون وعمل بكفاءة عالية جداً Port Able. وكانت

التي ترميم تحديداً قبل جوار القاء ويعرض رئيس الشركة البريانية بعد نجاح أن الكفالك أن يسيمه Refat تورية بسعة إلى الريان جمال رنعت الذي رفض ذلك حيث أنه بعد مديلة رسمياً بالولة وبينما طعت الشركة بأعماله سيوايه إلى المعاش أتمت الكفالك برسمه RE- Type وهي بنية التوريث الخالية وفاء لهذا الرجل للمصري المبرهن الشفيق

فتسبب لهذه الخصخصة المصرية البهائية المصيبة التي لو كننا ما نهدد من مسئوليات ومناصب لإحتجا إلى مساحة كسامة المال

محاسب / إبراهيم شليبي





# LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

**MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM COMFORT	88E	01/05/06	PSD
M/V SO. VIJAY	04E	03/05/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	19E	06/05/06	PSD
M/V YM ORCHID	42E	08/05/06	PSD
M/V YM GLOPHY	79E	08/05/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	27E	10/04/06	PSD
M/V YM HAWK	19E	11/05/06	PSD
M/V YM HIROSHIMA	08E	12/05/06	PSD
M/V YM GREEN	39E	13/05/06	PSD
M/V YM JBIZA	12E	15/05/06	PSD
M/V SOI MAHIMA	14E	17/06/06	PSD
M/V HUMBER BRIDGE	88E	19/05/06	PSD
M/V YM CYPRESS	40E	20/05/06	PSD
M/V YM OCEAN	79E	22/05/06	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	28E	26/05/06	PSD
M/V YM BAMBOO	38E	27/05/06	PSD
M/V YM GALAXY	60E	29/05/06	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57E	31/05/06	PSD

## EMES VESSEL'S DURING MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
C/V NAYA A	60106	28/04/06	PSD
C/V SAMI A	804106	05/05/06	PSD
C/V NAYA A	602108	12/05/06	PSD
C/V SAMI A	605106	16/05/06	PSD
C/V SAMI A	60606	25/05/06	PSD
C/V NAYA A	60306	27/05/06	PSD

# LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND MAY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM HAWK	19W	02/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	60W	02/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM IBIZA	12W	06/05/06	PSD	PSD/GOAL/VPSD
M/V HUMBER BRIDGE	86W	07/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	26W	09/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM OCEAN	79W	13/05/06	PSD	PSD/GOAL/VPSD
M/V NEW PORT BRIDGE	26W	14/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V NORMANDIE BRIDGE	35W	16/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM GALAXY	60W	20/05/06	PSD	PSD/GOAL/VPSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	60W	20/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V YM YANTIAN	87W	23/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM TIANJIN	02W	29/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN OSAKA	30W	30/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN

# LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57W	07/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM/GOA
M/V YM CYPRESS	40W	01/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V ROTTERDAM BRIDGE	21W	02/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	31W	14/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM BAMBOO	39W	04/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V EVER GENTLE	51W	21/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM BREMEN	25W	06/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SOI VIJAY	05W	28/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM PINE	39W	15/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	22W	16/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM PLUM	43W	22/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM COSMOS	45W	29/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHISWICK BRIDGE	27W	23/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V JAMES RIVER BRIDGE	26W	30/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH

# LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

**MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM YUN HE	14E	03/05/06	PSD
M/V YM SKY	31E	10/05/06	PSD
M/V YM IZMIR	13E	17/05/06	PSD
M/V JINYUNHE	38E	24/05/06	PSD

مكتب بوسعيد، 13 شارع الجمهورية، تلغراف، فاكس 066/336845  
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس 320221 (57)  
الشروع، القاهرة - بوسعيد - السويس

الإسكندرية، شارع فرانك ساهاد، للتلغراف محطة الريل ت، 4861239 - 4873078 - 4873951  
فاكس 4840757 - 4847266 - 4847266 تلغراف 54418 - 54630



# أحلام وطموحات تحققت على أرض الواقع

## ومجموع خدمات الإستثمار بالإسكندرية!!

إعداد / محمد الضحاح



ومكتب خدمات متابعة التأسيس إذا فكيف يمكن في ظل وجود كل هذه المكاتب

لخدمة المستثمرين أن يجد أي مستثمر أية مشاكل أو معوقات فهو يقوم بالمصالح على موافقة الهيئة العامة للإستثمار متى تأسس المشروع ويرتب أوراقه لإيداعها لمكتب المسجل التجاري المصالح على شهادة ميلاد المشروع ثم يتجه إلى مكتب ضرائب الإستثمار للفتح الملف الضريبي للمشروع ويطلب المكتب للمستثمر خطاب يسجل على البطاقة الضريبية للتيسير عليه في إيفال الدياء والكهرباء وخلافه حتى يتم استخراج البطاقة الضريبية المميكة من الماسب الآلي وعندما جاء في خاطرن سؤال وجدنا الإجابة أن جميع هذه الإجراءات لأي مشروع لا تستغرق أكثر من يوم واحد فكانت معالجة سارة أسعدت وأبنا ذلك أيضا على وجوه المستثمرين المتواجدين بالمجمع، وأولا وآخرنا لابد لنا أن نقول كلمة حق.

كل هذا الجهد كان وراءه السيدة الفاضلة وكيل الوزارة ورئيس جميع خدمات الإستثمار الأستاذة/ نادية عبيد فهمي منذ بداية إنشاء هذا الفرع لم تدخر وقت ولا جهد ولا سطر حتى اكتمل هذا المجمع بهذه الصورة المشرفة ووثلت الكثير لتأثيل أي معوقات قابلت المستثمرين وتم إنشاء هذا الفرع تحت رعاية وتوجيهات أحد القيادات الشابة مثل السيد الدكتور/ زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار ولا توجه الشكر للسيد الدكتور / محمود محي الدين وزير الإستثمار على مجهوداته المحققة التي يقوم بها لزيادة الإستثمارات في هذا البلد الذي يستحق منا أن نعمل لنهضته بعب وإخلاص لكي تكون هذه بداية إنطلاقة جديدة ومستقبل أفضل لأبناء هذا الشعب.

لنحيا إستثمارنا حيلة إن شاء الله تعالى  
والاستثماريون ته التمتع مع جميع خدمات الإستثمار  
ومعكم في حلة إلى إستثمار الإصاى وزارة التجارة

لذا كان لابد أن تلقى الضوء على وجه مسمى وهو حقيقة وليس حلم مكاتب مدينة الإسكندرية، ورويس البحر الأبيض المتوسط وهو مجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية بعد أن تردد أسم هذا المجمع بين الكثير من رجال الأعمال القعيرين في مصر وأيضا من أبناء مصر الذين يملكون بالفارح وأتى إستثمار أموالهم في بلدهم وكذلك مستثمرون أجانب قروا إستثمار أموالهم في مشروعات مختلفة في هذا البلد الذي بالخيرات ولا سرف ندعمكم بوجوه داخل هذا المجمع بمنطقة الممرية ك

29 طريق إسكندرية القاهرة الممرية  
وقبل أن نلعب طرحنا عدة أسئلة على أنفسنا وما هي

الإجابة:  
وجدنا مبنى مميز معمار بالذائق والأشجار وكأنه لوحة جدارية نخلنا لنبدأ جولتنا وجدنا قسم للاستعلامات ومكتب الإستقبال والمشورة وجدنا عدد من شبابنا وفتياتنا في ربي موجد جميل للإستقبال المستثمرين وجدنا عندهم الرد على جميع الأسئلة التي يمكن أن يطرحها مستثمر عن كيفية تأسيس أي مشروع ونجد منهم حسن توجيه المستثمر إلى كل مكتب وكيفية تجهيز وترتيب جميع أوراقه بسهولة، ويسر وخلال الجولة وجدنا جميع الجهات المكومية ممثلة في مكتب به عدد كاف من ممثلي هذه الجهات إتمام جميع الإجراءات المطلوبة من هذه المكاتب أو إزالة أي معوقات والعمل على حلها وتابعة الجولاة وسط عدد من المستثمرين دون أي جهد أو عاء، أو روتين لنجد مكتب لشؤون القانونية والتأسيس ومكتب إدارة التنفيذ ومكتب لمطى المحافظة ومكتب لوزارة القوى العاملة ومكتب لفرقة التجارية ومكتب لتقابة المحامين ومكتب للتأمينات الإجتماعية ومكتب لشؤون البيئة ومكتب لوزارة الزراعة ومكتب لوزارة السياحة ومكتب لوزارة الصحة ومكتب لتصامير الإقامة بترخيص العمل ومكتب لإدارة الجوازات والهجرة والجنسية ومكتب لهيئة العامة للتصنيع ومكتب لإدارة السيرة والصحة المهنية ومكتب الفاعق للبنى والحريق ومكتب مصلحة الموارك ومكتب السجل التجاري ومكتب الشهر القلري ومكتب ضرائب الهيئات ومكتب ضرائب الإستثمار

عندما تجتمع الإرادة والتحدى  
والفكر العلمي المهني على الدراسة  
الجيدة والاجتهاد والإخلاص في  
العمل سوف تقوم وتنهض بلدنا  
الحبيبة وتكون من أعظم بلاد  
العالم. نعم نستطيع أن نكون من  
الدول المتقدمة في هذا القرن  
الجديد.



الأستاذة نادية عبيد وكيل الوزارة ورئيس  
فرع مجمع خدمات الإستثمار أثناء اجتماعها  
بممثلى الجهات الحكومية المختلفة



# الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والاقتصادي

**قبل أن نتكلم في موضوع الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي يجب أن نؤكد أنه لا بد أن تكون هناك قاعدة عريضة وواسعة للعلم وأن تكون هذه القاعدة ذات فاعلية في التطبيق فعلم اليوم هو تكنولوجيا الغد - ومن المهم أن نؤكد أنه من أجل فاعلية بعيدة المدى فلا بد أن يقترن نقل التكنولوجيا بنقل العلم أيضا فالتكنولوجيا التي لا يدعمها بحث علمي متقدم لن يكتب لها الإزدهار والتقدم.**



**ومن هنا يجب أن نلقى نظرة على الأمور الآتية، ركائز القدرة التنافسية:**

حيث يشهد المجتمع الإنساني في الوقت الحاضر تحولا كبيرا وهو في سبيله إلى عصر جديد بدأت ملامحه في الأفق بعد فترة إمداد طوال الخمسين سنة الأخيرة من القرن العشرين حيث يمثل هذا التحول أهم التحديات التي تواجه الإنسانية، فقد أدت الثورة العلمية والتكنولوجية المعاصرة إلى ظاهرة العولمة وأدى إنتهاء الحرب الباردة إلى سيطرة القطب العلمي العالمي - وأدى التغيير النسبي لتعاضد الإنتاج إلى إتساع المعرفة ومجتمع المعلومات - كما أدى إزهار القطاع العام إلى التوجه إلى اقتصاد السوق.

كل ذلك يؤكد على أن العصر الجديد سوف يشهد تغييرا شاملا في طبيعة المعرفة - وفي أنماط الإنتاج والإستهلاك وفي نظام السلطة والإدارة - وفي خصائص الحياة اليومية للناس. ومن هذا المخطط النظرة على أن التحديات التي يحملها العصر الجديد لن يتصدى لها إلا بأساليب البشرى دائم الترقى ودائم المعرفة وواسع التمسك - سواء على المستوى الفردي أو على مستوى المجتمعات وذلك من خلال إتقان واستخدام العلم والتكنولوجيا بل وبمعنى ذلك من تعليم مجود وتدريب مستمر ويحث على جد يقي إلى في ثورة في الإبداع والاختراع والإبتكار والتطوير التكنولوجي ويحث على تدعيم هذه الثورة الفكرية والإنسانية للنهوض بالإنتاج والخدمات وتنمية المجتمع بمختلف فئاته وتحقيق مستوى أرقى للأفراد في المجتمع.

وقد أصبح من المسلم به أن التنمية تعتمد بدرجة كبيرة على المعرفة والتكنولوجيا وبدرجة أكبر على قدرة الدولة على إختيار المناسب منها لمواجهة احتياجاتها. أخيرا في إعتبار عدد من النقاط الهامة نذكر منها ما يلي:

أولا: إن المعلومات في أغلب ميازين البحث العلمي أصبحت تتضاعف كل عشر سنوات أو أقل.

ثانيا: إن عدد العلماء يزداد بشكل مذهل إلتزاما بالعلم والمعرفة والبحث العلمي المتعمق.

ثالثا: إن المساهمة الزمنية التي تفصل بين ظهور نتائج البحث العلمي وبين إكتشاف تطبيقاتها قد قلت إلى حد كبير فالتطور العلمي يسير

بدا من زمن التطبيق.

رابعا: أن التقدم العلمي والتكنولوجي أصبح لا يتوقف عند حد معين ولكنه

يقوم في المقام الأول على إحتلال أدوار المعرفة.

خامسا: إن العالم يواجه الآن

اختراعا

كس

دقيقتين - وإذا افترضنا أن 1% من هذه البراءات يجد طريقه لتطبيق فإن هذا يعطى فكرة عن حجم التكنولوجيات المتاحة والتي من الممتع سوف تترادى مع تضاعف الإبداعات العلمية والتكنولوجية كل عشر سنوات أو أقل.

سادسا: أن العولمة تدعو إلى الندية والمنافسة والتعامل على أساس أن الجميع شركاء وهو ما ينقل التعامل على أساس سد المعرفة وتضيق الفجوة بين دول الشمال ودول الجنوب. وبهذا يعني أن البرامج البحثية في دول الجنوب يجب أن تتركز بأولاً جديدة في دول الشمال لتحقيق قدر أكبر من المعرفة يضعها موضع تقدير من المجتمع العلمي العالمي.

سابعا: أن تمتد مسؤولية الجامعات والمؤسسات البحثية في دول الجنوب إلى تكوين وتخريج قادة التقدم والتغيير لتكون قادرة على صنع المستقبل بدلا من العالق به هذا بجانب تخرج أفراد يرقى الاحتياجات المالية للسوق أو وفق الرؤى الجنية على تطورات مستفنة.

ثامنا: أن نتأكد أن قدرأ أكبر من قوة العمل والإنتاج سوف يعمل في من قطاعات كثيفة الإستخدام العلم.

أخيرا: أن الدول النامية استطاعت تفهمين مجالات الفكرة الفكرية في إظهارها الجهات والتي تمثل إطارا شرعيا للعمل العلمي والتكنولوجي على مستوى العالم.

والعلماء والموارد البشرية.

كل ما تقدم فإنه كلما زاد نصيب الناتج الفكري والعلمي عن الناتج المصنعي - كلما زاد المجتمع نموا بعدلات أكثر وحقق الرفى والرخاء - فالثورة العلمية والتكنولوجية المعاصرة هي التي أدت إلى العولمة.

ولابد أن نقول هنا أن القدرة التنافسية للأمم والمنظمات الآن

تقوم على أربعة عوامل هي:

1- الموارد البشرية.

2- الموارد المالية.

3- التكنولوجيا.

4- الإدارة الفعالة.

ويجب أن نوضح أن ديناميكية الصناعات وتغير مستوياتها يجعل الإنسان عرضة لتقدم معلومات ومهارات - وأن تغيير الإنسان لعمله عدة مرات خلال حياته العملية تحطه في حاجة إلى التعليم والتدريب المستمر.

كما أن التسارع للذهل في الإكتشافات العلمية والإبتكارات التكنولوجية يحدت هزات عنيفة تفرض تعديلا مستمرا وكثيفا على منظمات التعليم والبحث العلمي والتكنولوجيا في أي مكان على سطح الأرض ويستوى في ذلك أهل الشمال وأهل الجنوب حيث أصبح من الإستحالة عزل المكان والزمان.

**ونخلص ما تقدمه في الآتي:**

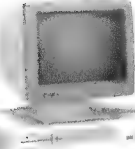
1- إستشراف أدراك المستقبل بمعنى أن تكون العين على المستقبل دائما وذلك بأن يصبح التغيير والتطوير والإبتكار والتسويق من المكونات الأساسية في الصناعة.

2- أن تكون إستراتيجية بناء القدرة التنافسية جزءا لا يتجزأ من إستراتيجية عليا للتنمية.

3- الإرتقاء بالقدرات البشرية في مجال

التنافس إلى جانب القوات البشرية من

الزاوية الحمية والتكنولوجية - بأن تعد القدرة التنافسية مرتبطة فقط بجهة



للتنوع والإرتقاء الإنتاجية - بل هي أيضا مرتبطة بالقدرة على إكتساب مزايا معينة أو تقليل تكاليف معينة.

وفي ضوء ما تقدم يصبح الإستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي لإنتاج المعرفة الجديدة والإستثمار في التعليم من التحديات العتية لمواجهة التحديات التنافسية المتاحة للعولمة - حيث أن ذلك يؤدي إلى:

1- خلق منتجات جديدة.

2- تحسين وتحديث المنتجات القديمة.

3- تنوع المنتجات وإستمرار تواجدها.

4- خفض تكلفة الإنتاج.

5- المحافظة على البيئة.

كل هذه الأمور تشكل الإحتفاظ بالأسواق التقليدية وإثابة العرض لفتح أسواق جديدة.

وبما هنا أن ننبه أن الدول المتقدمة تبنت لزمين طويل طريق إنشاء قاعدة عريضة ومكثفة العلم والتكنولوجيا وركزت على إيجاد المبرهنين وبطالة الدراسات العليا - كما اعتمد بالتدريب وتبادل الماستراندز التكوين وتنمية المبراهة الفكرية

وبهذا التركيز على البشر والبيئة المتبعة كان وراء إنشاء أجيال القوية الفكرية والإبتكارات - وبهذا يفسح لذا انتمت الفعوى إلى الدول المتقدمة والدول النامية، وذلك لأن الدول المتقدمة تحركت بسرعة وبمعرفة فائقة وتحتوي إلى إنتاج سلع وتقديم خدمات يمكن الدول النامية التي لم تستطع إتقان الإنتاج واستخدام العلم والتكنولوجيا.

**ما هي التكنولوجيات المطلوبة للتنمية القومية؟**

نفيد أن كل العلم المتقدم منأى أو النامي تحتاج إلى خمس معيومات من التكنولوجيات اللازمة على العلم للقيام بخلق

خطتها القومية للتنمية وهذه المجموعات هي:

1- تكنولوجيات من أجل الاحتياجات الأساسية.

2- تكنولوجيات من أجل الثروة.

3- تكنولوجيات من أجل الإنتاج العلمي بخلق المعرفة.

4- تكنولوجيات من أجل الإدارة الفعالة.

وتعديسا على ما تقدم فإن إستراتيجية العلم والتكنولوجيا يجب أن تكون شاملة وأن تخاطب أربعة أطراف أساسية وهي:

1- الحكومة.

2- الصناعة.

3- مجتمع العلم والتكنولوجيا.

4- المجتمع ككل.

**ويمكن تصنيف دور كل من الأطراف الأربعة على النحو الآتي:**

1- على الحكومة أن تدعم العلم والتكنولوجيا وتتبع الوسائل لتطورها وتستخدم التكنولوجيا بكفاءة.

2- يجب على الصناعة أن تستفيد التكنولوجيا من أجل خلق الثروة وبالتالي تسرع من نمو الإقتصادى - وعلى الصناعة أيضا دعم تطوير العلم والتكنولوجيا.

3- يجب على المجتمع العلمي بذل أقصى ما في وسعه نحو الإسهام في خلق المعرفة العلمية والإبتكار واستخداماتها.

4- يجب على المجتمع ككل أن يقوم بدعم البيئة التحتية للعلم والتكنولوجيا ويؤتي بالغنى بالثقل العلمية.



# تأثير الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي

- 5- يجب إعداد التهيئة القومية المستقبلية بكل غاية واخذين في الاعتبار الرؤية القومية (الخطوط عريضة المدى) والخطط الخمسية.
- 6- هناك ثلاثة أساسيات علمية والتكنولوجيا وهي:
  - 1- التكنولوجيا.
  - 2- ب- أساسية.
  - 3- ج- النخلة التكنولوجية.
- وهذه الأساسيات الثلاثة يجب إعدادها وتنفيذها بكل دقة وأسرورية للتكنولوجيا في التنمية تدفع من حقيقة أن التكنولوجيا هي العامل الرئيسي في كل نظم الإنتاجية القائمة على المعرفة. فالتكنولوجيا يمكن أن تتغلب على بعض العوامل مثل ندرة العمالة أو الموارد لكن تبقى هنا عامل جديد في الإنتاج وهو تكنولوجيا المعلومات التي تمثل إدارة إستراتيجية تلو باقيها المصافة والمهارات والخبرة والأنشطة كثيفة التكنولوجيا.
- تتميز المؤسسات العلمية وتحميد الحالات
- التكنولوجيا:
- ويجب أن تحدد المستويات المطلوبة تميزها بحيث تشمل منظومة تنمية القدرات الذاتية على صياغة البحث والتدريب ودعم وتنسيق الأفرار التي تتعامل مع التكنولوجيا مع دعم قدرتها وتنمية القدرات التي تربط بينها - كما تصنف مستويات القوى العاملة العلمية تميزها كالآتي:
  - 1- الباحث والمطور.
  - 2- 1- الاستثماري والمصمم.
  - 3- 2- التكنولوجيا والمهندس.
  - 4- 3- خبير النظم والمطبيقات.
  - 5- 4- الفني والمقالي.
  - 6- 5- العامل لأمر وتصل المأم.
- كما يلي بعد ذلك المجالات التكنولوجية المطلوبة تأهيل الكوادر فيها وهي:
  - 1- 1- البحث والتطوير.
  - 2- 2- التعليم.
  - 3- 3- المهارات.
  - 4- 4- الاحتياجات التكنولوجية المختلفة.
  - 5- 5- التخصصات خضرمات الصناعية.
  - 6- 6- نقل التكنولوجيا على المستوى المحلي والدولي.
  - 7- 7- نقل المعرفة التكنولوجية وتكوين المخرج الأنسب من التكنولوجيا المستوردة والمحلية.
  - 8- 8- التفاوض والتعامل على التكنولوجيا.
  - 9- 9- إستراتيجية تطوير وتطوير التكنولوجيا ونشرها.
  - 10- 10- التخطيط والتشريع كبروات لتعريف الأهداف التكنولوجية.
  - 11- 11- إدارة التكنولوجيا والتغيير التكنولوجي.
- العمل على توفير التكنولوجيا المتقدمة:
- بعد ظهور التطور العلمي الهائل الذي تم خلال السنوات الأخيرة والمعرفة الكبيرة التي حدثت في علم الحاسب الآلي والإنترنت وأهميتهما التكنولوجيات المتقدمة تشارك في عدد من الخصائص نوضحها فيما يلي:
  - 1- 1- ارتفاع الخلفة التكنولوجية للخدمات الصناعية.
  - 2- 2- الخصائص الحديثة للخدمات الإنتاجية.
  - 3- 3- ضبط الجودة المستوردة أثناء عملية التشغيل.
  - 4- 4- تنمية المصنوع وتوابعه.
  - 5- 5- حماية الصيانة الوقائية للمعدات والأجهزة.
  - 6- 6- وفي الدراسات الحديثة التي صدرت مؤخرا أن من المهم تبين التكنولوجيات القديمة في الحياة اليومية وأول أسباب هذه الدراسات:
  - 1- 1- التكنولوجيا المتقدمة في أحد أسباب النفاذ من الأمن القومي لأن المسافة يساعده أن من يملك مصادر التكنولوجيا الحديثة المتطورة يمكنه السيطرة على جانب كبير من شروط السوق المسمى.
  - 2- 2- وأن يمكن بالطبع الفصل بين الصناعات المختلفة والأعمال التكنولوجية المختلفة. إذ أن التميز بين مستويات الصناعة والتقدم لتكنولوجيا لا يجب حقيقة إعطاء الصناعات على بعضها البعض - فأساس الخدمات لهايتها تلتزم من كافة هذه الصناعات وتتطلب تدابير كل هذه الموارد.
  - 3- 3- لذلك فالحاجة من العمل على توفير التكنولوجيا المتقدمة كما يمكن ذلك.
- فور التخطيط والتشريع في التنمية
- من المعروف أن التخطيط يمر بثلاثة مراحل:
- المرحلة الأولى تقوم على تحديد الإستراتيجية التوجيهية والمرحلة الثانية تبنى برسم السياسات الكلية بتحديد الأهداف والمرحلة الثالثة تعمل على تنفيذ المشروعات والبرامج التي تحقق هذه الأهداف.
- ولذا كان التصور التكنولوجي للتخطيط يصبو في تحقيق أهداف اقتصادية يمتدح أنه الآن لن نحصل الأهداف التكنولوجية مكان الصدارة في أولويات التنمية. ولذا كانت التكنولوجيا المتطورة كد وسيلة لزيادة إنتاجية من السلع والخدمات فإن التخطيط يستهدف أيضا زيادة إنتاج السلع والخدمات - ومن لم أصبح إزاما على خطط التنمية أن يأخذ في اعتباره التكنولوجيا المتطورة باعتباره أداة فعالة لتحقيق أهداف التنمية.
- ارتفاع منظومة البحث العلمي:
- والارتفاع بمنظومة البحث العلمي فإنه يجب وضع سياسة تنمية العلمية وتنظيمها في إطار الأولويات الأساسية والمقرر إلى دور البحث العلمي في التنمية التكنولوجية كمنهجية إستراتيجية لتطوير الموارد الأدم من أرساء المصوح الفني.
- وتلعب الإدارة العلمية وما تتخلله من تطوير فكر ومكانات وأساليب إدارة البحث والتطوير واختيار قياداته وفراجه وتنسيق نتائج البحث من مصادر تمويله.
- واللتقاء القوى البشرية وتطوير مواردها ومعالجة نقص في المهارات الخاصة للارتفاع بالبحث العلمي إلى مرتبة الجدارة.
- بإتاحة الموارد المالية والعمل على زبائنه والبحث عن مصادر تمويل بجانب التمويل الحكومي من خلال القطاع الخاص والقطاع الإستثماري.
- أثر السلبية لنقل التكنولوجيا:
- من أكثر كثير من الدراسات يؤكد أنها الواقع أن الإستثمار في عمليات نقل التكنولوجيا من الدول الأجنبية يكتسبه كثير من الآثار السلبية وأهمها:
  - 1- 1- إعطاء طوير إنتاجي تقوي في بادئ الأمر يتم تراجع هذه التكنولوجيات وتحولها من ميزة إلى عيب في التكاليف.
  - 2- 2- عدم إستفادة الصناعة المحلية من عمليات النقل التام للتكنولوجيا المستوردة.
  - 3- 3- التبعية الاقتصادية والتكنولوجية للمول الصناعية الكبرى.
  - 4- 4- إضعاف مؤسسات البحث والتطوير في الدولة والمدة من قدراتها.
  - 5- 5- إغتراب الكثير من المنشآت الصناعية في الدولة كمكاتب التصميم الصناعي ومراكز البحوث والتطوير.
  - 6- 6- إستيراد العديد من المصانع الكاملة والمعدات القديمة والمستهلكة والتي أضربت بالمنتجات الصناعية ضررا بالغا.
  - 7- 7- تعرض البيئة المحلية لمخاطر بيئية عديدة نظرا لأن نقل التكنولوجيا من الخارج ينطوي عليه في أغلب الأحيان نقل تكنولوجيات لاتتخذ في الصناعات الواقعة الإجماعا وإقتصاديا وثقافيا الخطأ لأنها مستوردة.
  - 8- 8- وجود العديد من الممارسات الخاطئة في مجال نقل التكنولوجيا ويرد الكثير من الشروط التصفية الجائرة عند نقل التكنولوجيا من الدول المانحة.
- الأسس المقترحة لنقل السليم للتكنولوجيا:
- تلخيص لهذه الآثار السلبية فإننا نوصي بالآتي:
  - 1- 1- تطبيق دور الدولة في التوجيه والإشراف على عمليات نقل التكنولوجيا على المستوى القومي.
  - 2- 2- التأكيد على عنصر الإختيار التكنولوجي الملائم من حيث تحديد المائد والتكلفة ومدى صلاحية التكنولوجيا المستوردة.
  - 3- 3- التأكيد في إختيار التكنولوجيا التيفية الغير ملوثة للبيئة.
- 4- تأهيل الصابة لتلقى أو مستورد.
- 5- 5- التركيز على وسائل نقل التكنولوجيا بمفهومها الصحيح والتي تخدم أهداف التنمية الصناعية.
- أخيرا ودد أن ألقيا نظرة مستفيضة على تطور التكنولوجيا وأثرها على مستقبل التنمية فإننا نوصي بالآتي:
- 1- 1- ضرورة أن تقع الحكومات بتقدير الإسهامات المباشرة لتحقيق التنمية التكنولوجية التي تأخذ على عاتقها مسؤولية رسم وتخطيط وتنفيذ السياسات التكنولوجية.
- 2- 2- البحوث وتطوير المؤسسات العلمية ومراكز البحوث والتطوير العاملة في مجال التكنولوجيا عن طريق الزبائنه التالي:
  - أولاً: أن يكون مجلساً علمياً أعلى برئاسة أكبر رأس في الدولة ومضيفة جميع الوزارات والمؤسسات ذات الصلة بالمعرفة بالبحث العلمي والتكنولوجيا وقطاع الإستثمار ورجال الأعمال وتلقى جميع سياسة قومية للبحث والتطوير والتكنولوجيا بمساعدة تنفيذها.
  - ثانياً: تحقيق الروابط والجسور بين مراكز البحث العلمي والتكنولوجيا وبين أجهزة وبنظامات الإستثمار والإعداد.
  - ثالثاً: إعطاء مزيد من الحرية لمراكز البحث العلمي والتكنولوجيا في مجال إدارة أبحاثها.
  - رابعاً: تعزيز الروابط بين مراكز البحث العلمي والتكنولوجيا وفي الدولة ومراكز الأبحاث المتقدمة بالدول الغربية.
  - خامساً: إهتمام بمعدات ومراكز البحوث الصناعية وإزائنها وإزائنها.
  - سادساً: إستكمال أي نقص في بناء الشبكة القومية للبحث والتطوير عن وضع خطط واضحة ومحددة لمراكز البحوث والتطوير الجديدة حالياً.
  - سابعاً: بعد قدرات البحث العلمي في مؤسسات البحث العلمي والتطوير وذلك بالإعتماد بإعداد أجيال الباحثين التكنولوجيين والمهنيين القادرين ومنهم حوافز تشجيع صياغة التطوير والإبتكار عن ضرورة تدعيم قدرات المؤسسات البحثية.
  - ثامناً: إزائنه بنظام التعليم في كليات الهندسة والفنون التطبيقية بمعدات التعليم الفني ومراكز التدريب المهني ليكونا في مستوى متقدم في التعليم الهندسي والفني.
  - ثالثاً: العمل على تنمية قدرات ومهارات رأس دل البشرية وإعتباره الدعامة الأساسية لإقتصاد القومي.
  - رابعاً: ضرورة الإهتمام بتدريب الخدمات التكنولوجية وذلك بإعشاء جهاز لتسويق التكنولوجيا الوطنية والتعرف بها مع تشجيع الخدمات التعليم الفني وإستشارات وكذلك إستقدام الخبراء الأجانب للتخصصين في هذه التكنولوجيات وتدريب آلية الإتصال بينهم وبين الباحثين الوطنيين.
  - خامساً: تعلم التطوير المصممي للإتفاق على أنشطة البحث والتطوير التكنولوجي.
  - وأخيراً فإنني أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع الإستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي وأن أكون قد وفقت أيضاً في عرض بعض الرؤى المستقبلية للتنمية التكنولوجية وأرجو من التقدم التكنولوجي الإستجابة لما أو بعض منها.



# الجمارك المصرية نحو المستقبل

صرح السيد جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأنه في إطار برنامج تعزيز التجارة (ج) الموقع بين جمهورية مصر العربية والاتحاد الأوروبي والذي يتضمن بين مكوناته واحداً من أهم أنشطة ومهام تطوير العمل الجمركي وهو:

## تطوير المهارات الإدارية لتنفيذ المهام لدى المستوى لعالي والمتوسط

وذلك خلافاً لما هو متعارف عليه من أن أعضاء أسرة الإدارة العليا ليسوا في حاجة إلى تدريب أو اكتساب مهارات جديدة حيث قامت وحدة التطوير والإصلاح الجمركي بتنظيم برنامج تطوير المهارات الإدارية برعاية الاتحاد الأوروبي وهذا البرنامج يتضمن ثلاث حلقات:

الحلقة الأولى: برنامج فريق الإدارة العليا الذي يقود الجمارك الجديدة إلى المستقبل حيث إنعقدت هذه

الحلقة خلال الفترة من 6 إلى 8 إبريل بالعين السخنة بمشاركة السادة الأساتذة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيكل الجديد.

الحلقة الثانية: وهي تتعلق ببرنامج تطوير نظام التخطيط الإداري وهي لمدة أربعة أيام سيتم تنفيذها لاحقاً بمشاركة السادة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيكل التنظيمي الجديد للجمارك.

الحلقة الثالثة: وهي ترتبط ببرنامج تنفيذ الفطة الإدارية لمصلحة الجمارك وهي تخصص التدريب لكل قطاع على حدة والإدارات الإقليمية وأطقم العاملين بالإدارات المركزية لعدد عشر دورات لفترة ثلاث أيام لكل دورة بكل موقع جمركي هذا وقد صرح السيد/ محمد حمن محمود رئيس المنطقة الجمركية الشمالية والغربية بأنه بالنسبة للبرنامج الذي تم تنفيذه من الحلقة الأولى بمنطقة العين السخنة على مدار الثلاثة أيام خلال الفترة من 6 إبريل إلى 8 إبريل تم تحقيق ما يلي:

❖ في اليوم الأول: تم دراسة إدارة التغيير والتعريف بالغرض منها بهدف تحديد الأساليب والمداخل الخاصة بإدارة التغيير ومنها يتم التوصل إلى إعداد ميثاق إدارة التغيير يرفسه التزاماً من الإدارة خلال عملية التغيير.

❖ في اليوم الثاني: من فعاليات هذا البرنامج تم الإتيان على جانب كبير من الأهمية

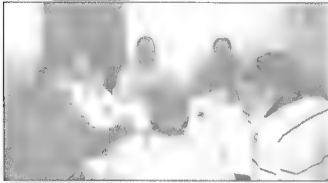
بخصوص تحديد الأهداف الاستراتيجية للجمارك المصرية على النحو التالي

1 - تقديم خدمة جمركية متكاملة من خلال تطوير منظومة عمل تحقق تيسير التجارة مع إحكام الرقابة الجمركية الفعالة.

2 - كفاءة تحصيل الضريبة الجمركية مع خفض تكلفة الصفقات وضمان العدالة الضريبية لجميع المتعاملين مع الجمارك.

3 - تحقيق الشفافية والمصادقية من خلال إقامة علاقة مشاركة مع مجتمع الأعمال والتجارة بما يساعد على رفع مستوى الإنجاز التجاري .

4 - تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القدرات مع تصميم هيكل تنظيمي فعال يدعم اتخاذ القرار مع الأخذ في الاعتبار أفضل المماريير والممارسات الدولية وتوابع بيئة العمل القائمة.



أسرة تحرير المجلة  
وجميع العاملين بها  
يشاطرون

الأستاذ / مصطفى بكرى

عضو مجلس الشعب

ورئيس تحرير جريدة الأسبوع

والأستاذ / محمود بكرى

ناشر رئيس تحرير جريدة الأسبوع

ومراسل تليفزيون المنار

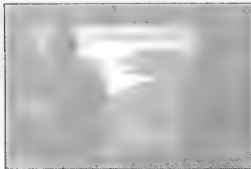
الأحزان

في وفاة المفقور له بإذن الله تعالى والدهما

المرحوم / مصطفى بكرى

تقدم الله الفقيد بواسع رحمته

وألهم أسرته الصبر والسلوان





## بداخل الغرفة التجارية بالسكندرية

- حسام لهيطة يقترح وعبد العال يطالب والقيادات تلبى وما زالت مائدة الحوار مليئة بالمفاجآت
- 25 مليون دولار مخصصة للكشف بالأشعة
- السيد أبو القمصان، يدعو لعمل ورشة عمل لتطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية والنقل

بين الجمارك والغرفة التجارية بالتعاون مع شعبة المقيمين وشعبة خدمات النقل الدولي للوصول بهذه التخليصات لتسريع العمل بالمستثمرين والمقاولين.

ورداً على هذا المقترح أشار رئيس مصلحة الجمارك إلى أن هناك ثلاث عوامل رئيسية هي رهل الجمارك والمجتمع التجاري والوسيط هو المستخلص الجمركي ونحن نأمل أن تكون هناك شركة قوية تتبنى النهوض بالمستخلص ليكون مركزاً ثقل بين الطرفين.

ورداً على سؤال حسام لهيطة حول بيان العروة التفصيلي أوضح رئيس المصلحة أن أي شخص يمتلك بيان عروة تفصيلي مطابق المواصفات لا يحق لرجل الجمارك أن يقيم بقيمة الجور، وتلك حالات شاذة وطارئة وإذا حدث رجاء الرجوع إلى شخصياً لأن هناك منشورات تمنع ذلك.

كما صرح رئيس المصلحة أثناء تعليقه على إستثمار حسام لهيطة حول كثرة الأخطاء داخل ميدان الإسكندرية أثناء عملية لكشف بالأشعة.

دخلة قانون التصدير والإستيراد التي صدرت مؤخراً لإجراء بعض التعديلات التي تضمنتها أحكامها وهذا ليس محل نقاش على أن التطبيق العملي قد يفرض وضاماً تتطلب أجواء تعديل في الأحكام إدارته.

يتم عرض بعض الظواهر العملية في التالي:

1- تظلم أحكام المادة 8 من لائحة رسوم الإستيراد والتصدير والقواعد الخاصة بمستلزمات الإنتاج الواردة لمصانع وضعت على تحديد بيانات المنتج عليها يتم شراء مستلزمات الإنتاج من (مصدر) وليس (المنتج الأصلي) وقد تقوم الشركة بخزن كميات المصب أن تتضمن الفاتورة بيانات (عدد المنتجين الأصلي).

طالب الأعضاء بأن يتم إستثناء معلومة تقديم بيانات المنتج بالسياسة مستلزمات الإنتاج الواردة للمصانع.

2- لازالت القيود التي أوجدها القرار الخاص بوزير الشؤون رغم رقم 619 لسنة 98 فاقمة في الملحق رقم (3) بعد (2) من لائحة قانون الإستيراد والتصدير.

حيث أن القيود الإستيرادية المنقطة بضرورة الشحن من بلد المنشأ كانت تستعديها مرحلة كانت قائمة وقت صدور القرار بينما في المرحلة الحالية تعدلت الأوضاع داخلياً وخارجياً إلى تشجيع التصدير من خلال المناطق الحرة حيث يتم تجهيز مخزون جامد للبيع عند الطلب.

كما طالب أعضاء الجمعية أيضاً بإلغاء قيد القرار 619 لسنة 98 من لائحة قانون التصدير والإستيراد وطرح عدم صوره تقديم السجل الصناعي عند التصدير.

وتناولت المناقشات للجنة السيد اللواء محمد البنا بعض الطلاب منها إعادة صياغة أحكام القرار 106 بالنسبة صرح على أن سلطة الهيئة على الجهات الرقابية هي سلطة كاملة وليست إدارية أو إثناء هذه السلطة الإدارية لأنه فعلياً كانت التعاملات مع كل جهة من الجهات الرقابية أيسر بكثير من الوضع الحالي.

وأيضاً مطلوب وضع اليات تسويق بين لجان الدعاية لجهات الرقابية المختصة للخروج من نفس الجوت لمعالجة نفس المشكلات.

وعلى جانب آخر اقترح حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية عمل لجنة

إتقبت مائدة الحوار إلى حقة مليئة بملاحظات الإستثمار والإيجابيات المثيرة لإعجاب الحاضرين من أصحاب الشركات ومثقفهم وذلك في حضور الأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك.

والأستاذ خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف والواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة مياه الإسكندرية والواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والسيد أبو القمصان وكيل أول وزارة التجارة والصناعة وآخرون من القيادات بالإضافة حكم الأكبر من أصحاب الشركات ومثقفهم مما جعل قاعة الإجتماع بالغرفة التجارية تمانى الإهتمام أثناء الإجتماع، يوم الخميس 6 أبريل.

ناقش الإجتماع ظاهرة التقليد التي أدت إلى إختصار حجم السلع وحرق السوق المصري وزيادة معدلات البطالة لأن الدولة تحتاج إلى تشغيل تلك العالة في المنتج المحلي.

كما ناقش الإجتماع أحد مطالب شركات الشحن الدولي في عمل ملف سنوي لكل مستورد بالهيئة في القاهرة أسوة بمعية الإسكندرية وقد تمحورت المناقشات التي شارك فيها عدد المالح على رئيس لجنة الضرائب والجمارك والدواء مازن ممد ناثب رئيس خدمات النقل الدولي والهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية يتم عرضها على السيد أبو القمصان رئيس قطاع سياسات الخارجية.

تضمنت المناقشات توصيات أعضاء لشعبة على أن خضوع

وأن عقود الصيانة انتهت وتم إستيراد قطع غيار من الخارج بالإضافة إلى أن هناك 25 مليون دولار تم تخصيصها لشراء أجهزة كشف أشعة متقدمة ونحن نودها سيتم إكتشف بعبء.

ووضع رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية سؤال هام أمام السيد أبو القمصان والواء محمد البنا والأستاذ جلال أبو الفتوح أن هناك شركات مقيمة في أحد الدول الأخرى تقوم بشراء بضائع مصيرية تم تقوم بعمليات البيع في سوق ثالث وغالباً ما يطالب المشتري بأن يكون هو الشاحن في بوليصة الشحن وليس المنتج الأصلي للبضائع مما يؤدي إلى تجاهل منتج البضاعة وهذه العملية تحتاج سيطرة وعدم السماح بأن تكون الهوالس باسم الشاحن مجهول المنتج أو الإقامة في مصر.

أجاب السيد أبو القمصان ورئيس المصلحة حول هذا المقترح بأنه يحتاج دراسة ونحن لا نمانع أن تقوم شركات التصدير بوضع إستثمارات ودراسة هذا الموضوع وإذا كان يحمل نظاماً عالمياً لا مانع من دراسة وتطبيقه.

واختتم السيد أبو القمصان بدعوة لعمل ورشة عمل بالتعاون مع غرفة ملاحه الإسكندرية والغرفة التجارية حول كيفية تطوير الهيئة التحتية حيث أن النمو لا يأتي بدون بنية تحتية للتجارة الخارجية على الصادرات والواردات والهيئة التحتية للنقل بصمة عامة.



## أseptol و Prophyl مجموعة كبيرة من المطهرات من أنتاج معامل Mériel ذات فعالية كبيرة في مكافحة فيروس الأنفلونزا الطيور (H5N1)

لقد تمقنا على أوجه الإستخدامات لتسند مجموعة مطهرات معامل Mériel لمكافحة ظهور أمراض الطيور والخنازير في مياحي وتجهيزات تربيتهم وقد تم التاكيد من فاعليتها في القضاء على فيروس الأنفلونزا الطيور (H5N1) من خلال إختبارات تمت في قسم الطب البيطري في جامعة شاتو بوزينج الوطنية في تالونج بياتوان.

وقد أثبتت تلك الإختبارات التي أجريت خلال شهر ديسمبر عام 2005 على بويضات تحتوي على أجنة ديك تلقيحها بالفيروس بعد إثارة المرض في الماء وفي وجود 95% من المواد المتداخلة إن Prophyl يكون فعالاً ضد نسبة 0.4% أي ما يعادل لتر Prophyl على 250 لتر من الماء ويكفي Aseptol فعالاً عند أقل من 0.4% أي ما يعادل لتر Aseptol على 250 لتر من الماء.

ويستخدم Aseptol و Prophyl توافر لدى مربي الطيور مجموعة كبيرة من المطهرات التي يتم شؤها والتي تكون فعالة في القضاء على جميع أنواع الجراثيم.

وقد منح وزير الزراعة الفرنسي بشاؤل تلك المطهرات في الأسواق وقد تمت إدارة الخدمات البيطرية الفرنسية جوي تلك المطهرات الجديدة للتجريب والفيروسات والطيور والجراثيم في مكافحة الأمراض المعدية.

## أول شبكة واسعة النطاق في شرق أوروبا لقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد شركة CMC Ekocon تطرح في سلويفينيا 30.000 عداد مياه مزود بحلول Wavenis AMR اللاسكية المقدمة من شركة coronis

أعلنت شركتي CMC Ekocon و Coronis اللاسكية من خلال أول شبكة واسعة النطاق لاسلكي لتكنولوجيا Coronis للقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد. فهذا النظام هو الأول من نوعه على صعيد تقديم مثل هذا المستوى من الخدمات الخاصة بالتجميع الأوتوماتيكي للبيانات والمراقبة عن بعد للشبكة ومن المقرر أن تغطي هذه الشبكة مدن Koper و Piran و Izola في سلوفينيا وذلك من خلال نشر 30.000 عداد مياه.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة CMC Ekocon هي الموزع الأول في سوق العدادات بواسطة وشرق أوروبا وقد قامت باستخدام تكنولوجيا Wavenis اللاسكية لشركة Coronis بهدف تقديم خدمات أكثر فاعلية وبشكل أفضل لاحتياجات مياه الشرب في شرق أوروبا. هذا وتقوم شركة Coronis بتصميم وتطوير تكنولوجيا لاسكية مبتكرة ذات إستهلاك ضئيل جداً للطاقة وذلك لتلبي احتياجاتها من تقديم حلول OEM جاهزة للإستخدام والصيانة بشكل خاص لتطبيقات قياس العدادات عن بعد أوتوماتيكا.



## شركة JAMMES INDUSTRIE تطرح أول ماكينة دrehلة شرائح المعادن مخروطية الشكل ذات مقايح متعددة الزوايا

تعد شركة JAMMES INDUSTRIE شركة فرنسية متخصصة في تصميم مكينات دهرلة الرقائق المعدنية. وقد قامت بطرح ماكينة CNC الجديدة في السوق وهي ROLLEX PRESS CNC-CONE . إذ تستطيع هذه الماكينة في دورة واحدة دهرلة القطع المخروطية مستديرة الشكل وعلى الأخص القطع متقنة الزوايا وبمعددة المقايح مثل المشات والمربعات وأشياء المنحرفة. إلخ. وفي إطار تسجيلها رسمياً، تعد هذه الماكينة الجديدة الأولى من نوعها في توفير هذه الفاصلة على مستوى العالم.

وبغضل ماكينة CNC الجديدة، يمكن في خمس عشر ثانية فقط إختبار البرنامج المطلوب لدورها المصنوع . أم بالضميمة لتغيير المنتج المراد فهو لا يتطلب أي أدوات خاصة أو عملية فصل مما لا يستلزم وجود

عاملين مؤهلين

هذا ومستطيع ماكينة ROLLEXPRESS CNC-CONE إنتاج 240 قطعة/ساعة في إطار التوافق مع متطلبات العملاء على صعيد إنتاج قطع محددة المقاييس بجميع الأحجام. ومن ثم فهي تسمح بتصنيع أسطوانة عادم مضاد للتلوث للدرجات البغارية الخامسة بالساعات فضلاً عن خدمة تطبيقات عديدة في جميع قطاعات الصناعة والسلع الإستهتية والسلع الإستهتية المتشعبة.

## شركة LASELEC تطرح وحدات LYDIA أحدث وحدات Laser diode driver القادرة على التحكم في نظام ليزر متكامل

تعد شركة LASELEC شركة رائدة عالمياً في تصميم وتصنيع مكينات ليزر البيانات على الكابلات. كما تقوم أيضاً بإنتاج وحدات Lydia laser diode driver القادرة على التحكم في نظام ليزر صناعي متكامل. وتتضمن وحدات Lydia drivers بجميع الميزات والفواصل التي من شأنها إستخدام صمامات ليزر شائعة بأمان تام مع تحسين فترة صلاحياتها. ومن ثم فهي تحظى بتقدير خاص لدى معامل الأجداث وجهات OEM إذ تسمح به من توفير في تكاليف تطوير برامج ووحدات الكابلات. وتتميز وحدات Lydia laser diode drivers QCW و CW بالمكانة التحكم في الصمامات الثنائية وال laser diode stack في إطار قدرة تتراوح بين عدة وات إلى عدة كيلوات.

إلى جانب ذلك فإنها ميزة رئيسية أخرى لوحدة Lydia drivers يتم التحكم فيها كلياً عن طريق الحاسب الآلي وهي القدرة على إدارة نظام ليزر متكامل موجود بجهاز واحد (مثل نظام التبريد، تلميع المستقيم، مذبذب من نوع ال switch triggering ، قياس القوة الضوئية ...إلخ).

وتوفر أيضاً وحدات Lydia laser diode drivers نظراً لحماية حموري ألا وهو ال Lydya hunt diodes فهذا النظام يتصل بطرفي الصمام الثنائي ويوصل أوتوماتيكا دائرته في حالة عدم إستخدامه أو في حالة ربطة بوحدة Lydia فضلاً عن ضمان المعايير من التيارات العاكسة والتأثيرات العارضة.





**Barwil**



SERVING ALL OVER THE WORLD



**BULGARIAN**

**IC**

NAVIGATION BARRIERS  
BULGARIAN VARNNA



NAVIGATION BARRIERS  
BULGARIAN VARNNA



**DE NORSKE VERITAS**  
MANAGEMENT SYSTEMS CERTIFICATE



NAVIGATION BARRIERS  
BULGARIAN VARNNA

Port & Marine Services  
including Handling of Cargo and Logistic Solutions



NAVIGATION BARRIERS  
BULGARIAN VARNNA



**Barwil**

office:

Agencies

e-mail: [barwil.alexandria@barwil.com](mailto:barwil.alexandria@barwil.com)  
Internet: [www.barwil.com](http://www.barwil.com)



# رسالة دكتور



تقديم الأستاذ/ مدينت مصطفى  
محمّد شليبي نيل درجة الدكتوراه  
كلية الآداب بسوهاج قسم التاريخ  
وكان موضوع البحث "مكرم عبيد في  
السياسة المصرية 1953م".



- مدينت مصطفى محمد شليبي

ولجنة الحكم والمناقشة من الأستاذة:

- 1 - أ.د/ حاتم المصطفى
- 2 - أ.د/ عبد المدينت المصطفى
- 3 - أ.د/ أنثوني سوريال

وقد حصل عليها بمرتبة الشرف الأولى  
وتفئة خاصة من أسرة تحرير المجلة والكاتب المصطفى محمد شاكر وجره السيدة واد شليبي  
عضو مجلس الشعب السابق.

## الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص

The International Academy for  
Diving Technology

هنا جال معي آه وناحه

### كاتب/ مياد محمّد

على الرغم من أن نشأتها حديثة في عام 2003 - إلا أن نشاطها استمر منذ عام 1962 حيث قدم "الريان / محسن مختار الجوهري" مؤسس الأكاديمية - خدمات تدريب وتعليم على مدار ما يزيد عن 40 عاماً طوال مدة خدمته في القوات البحرية....

أسس الريان / محسن الجوهري "الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص كمؤسسة خاصة لتعليم الغوص الاحترافي في النشاط التجاري (أعمال موانئ - أعمال بترول) وفي النشاط الترويخي (سياحة - ترفيه).



وتفرد الأكاديمية بإعطاء الطلبة شهادات معتمدة ومعترف بها دولياً....

تهدف الأكاديمية إلى تأهيل الفواصين الجدد وذوي الخبرة من خلال دورات تخصصية تشفي إلى خبراتهم وتفتح لهم آفاقاً من فرص العمل وتجهلهم على أفضل المستويات نظرياً وعملياً وقادرياً على ممارسة المهام بكفاءة مهارة عالية.

يدير الأكاديمية خبراء وأخصائيين مصريين على أعلى درجات الخبرة والممارسة ، ويضع الطلبة للقواعد وأجارات صحية (كشف طبي) للتأكد من أن الطلبة مهينين وقادرين على التعليم والتدريس.

تدأ الدراسة بتعليم المشرى كيفية الغوص بكفاءة وسلامة ثم يكتسب التخصص في نوع معين من الغوص، ويتم عمل ملف خاص لكل طالب "Diver's Logbook" يستمر معه حول مدة الدراسة وسجل فيه كل بيانات الطالب ونتائج الكشف الطبي الدوري الذي يخضع له الطالب.

يلتحق بالأكاديمية العديد من الطلبة من مختلف الجنسيات معظمهم من الدول العربية (السعودية - الأردن - الكويت).

ويتم التدريب العملي في البحر في ناطق الرياضات المائية بالمتنزه أو بمركز الأكاديمية في القرية والمخصص للغوص حتى عمق 50 متر.

ومن أهم البرامج والشروعات التي تقيها الأكاديمية ما يلي:

- دورة النظام الأسترالي لتأهيل على مستوى إداري (ADAS)

- أيضاً قام مؤخراً مركز الغوص التخصصي - تسمانيا

(The Underwater Center - Tasmania)

بالخول في شراكة مع الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص بمصر لفتح جناح لعمدها الدولي كمدرسة تدريب تسماني بالشرق الأوسط.

الريان/ محسن الجوهري رئيس الأكاديمية  
والمهندس/ ماجد الغزولي نائب رئيس الأكاديمية



# أخبار من فوق السحاب

## شراء برنامج بيان الحجزات

وقعت شركة مصر للطيران للخطوط الجوية عقد شراء برنامج MIDT الذى يوضح بيانات الحجزات التى تمت عن طريق وكلاء السفر والسياحة ومكاتب مصر للطيران على الرحلات بين النقاط التى يتم تحديدها عند الشراء، ومكان بداية السفر والمقصد النهائي، ونقاط التوقف الوسيطة، ومراكز البيع، بالإضافة إلى بيان شركة الطيران الناقلة، وبرنامج الحجز الذى تم الحجز عليها، ونصيب مصر للطيران من تلك الأسواق، ومدى كفاءة الأداء التشغيلي والبيعي. ويعتبر هذا البرنامج وسيلة شاملة للتعرف على الأسواق بجانب حجم الحركة الإجمالية الحالية والمستقبلية ويعرفه نصيب مصر للطيران منها.



## خطوة أولى نحو المخصصة

أنشأت حكومة إمارة أبوظبي منظمة نقابية تحمل اسم شركة أبوظبي للطارات، وذلك للإشراف على إدارة المطارات كخطوة أولى نحو مخصصة قطاع المطارات، وتكون هذه الشركة مسئولة عن تشغيل جميع مطارات الإمارة بما يتضمن مطار أبوظبي ومطار العين الدولية، بجانب صيانة البنى التحتية للمطارات، والتعامل مع مناولو المسافرين، ويصل رأسمال الشركة 500 مليون درهم توزع على 50 مليون سهم.

## تحرير الأجواء بين مصر والسعودية

وقعت سلطات الطيران المدني المصرية مع السلطات السعودية على إتفاقية تحرير الأجواء بين البلدين الشقيقين، ويأتى هذا الإتفاق نتيجة طبيعية لنمو الحركة بين مصر والسعودية، وتحقيقاً للتوصية التى طرحتها القمة العربية الأخيرة بفتح الأجواء بين البلدان العربية، وتوجيهات الاتحاد العربى للنقل الجوى «أكو» فى هذا الشأن. وتعتبر هذه المبادرة نوعاً جيداً لكل شركات الطيران العربية الأخرى.

## قاعدة بيانات لفدمة الركاب

قامت الشركة القابضة لمصر للطيران بتشكيل لجنة عليا لترشيح استهلاك الوقود بعد الزيادة الكبيرة فى أسعاره التى تمثل خسارة لشركات الطيران نتيجة لارتفاع تكلفة التشغيل، وقد أكد المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة، أنه بالرغم من ذلك فإن الشركة مستمرة فى تطوير البنى التحتية ونظم المعلومات والحجز وشبكة الخطوط والشحن، وذلك بهدف تحسين الخدمة، ووضع العميل وراحته فى مقدمة الإهتمامات، وإنشاء قاعدة بيانات لخدمة الركاب فى ظل المنافسة القوية.

## معدات جديدة للخدمات الجوية

اتفقت شركة مصر للصيانة لخدمات الجوية مع 3 شركات صرنا أوربية على عدم مصر للطيران بتزويد طائراتها بالوحدات والمشروبات فى مصدرى العرفة وسرم الشيخ، وقد صرح المهندس رئيس شركة لخدمات الجوية بأنه من المقرر فتح الوحدة لجديده سخانات الجوية بمطار شرم الشيخ فى يونيو القادم.

## ربط ميناء

## السفينة بمطار القاهرة

قرر أحمد شفيق وزير الطيران المدني تشكيل لجنة لدراسة وتنفيذ مشروع ربط ميناء السفينة الجرى بمطار القاهرة الدولى برئاسة المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران، وسيتم دراسة المشروع بالكامل لإتخاذ الإجراءات اللازمة والتنسيق بين مختلف الوزارات والهيئات والجهات المعنية بالإستيراد والتصدير، ونقل البضائع، وربط ميناء السفينة بالمطار.

## زيادة أرباح لوفتهانزا

تخطت مجموعة شركات لوفتهانزا حاجز توقعاتها لأرباح التشغيل لعام الماضى، وبالرغم من ارتفاع أسعار الوقود فقد زادت الأرباح بنسبة 50% لتصل إلى 577 مليون يورو، وقد وصلت لوفتهانزا بإجمالى عائداتها إلى 18.1 مليار يورو بنسبة زيادة 6.5%.

## طيران مباشر بين القاهرة والمدنية المنورة

صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بمصر للطيران بأن سيبدأ فى 14 يونيو القادم تسخير رحلات الطيران المباشر المنتظم بين القاهرة والمدنية المنورة بواقع رحلتين أسبوعياً، تزيد فيما بعد - بناء على إتفاقية تحرير الأجواء الموقعه بين البلدين بواقع رحلة يومياً أثناء موسمى العمرة والحج.

## زيادة نشاط إيرفرانس

تبدأ شركة طيران إيرفرانس الصيف القادم برنامجاً لزيادة نشاطها وخطوطها فى عدد من الدول فى آسيا وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط و47 رحلة طيران فى الأسبوع بين باريس والصين، و10 رحلات إلى جنوب أفريقيا والبرازيل، بجانب استكمال خط باريس الجزائر.

نصيب على الفيديو من الاوسمة والفيديو





# الهندسية للحاويات

ش.م.م.

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ

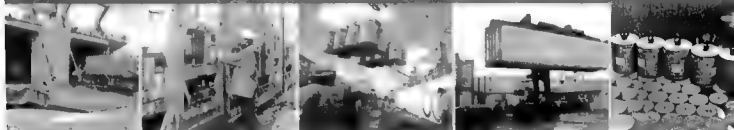
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ ضمن البضائع العامة والعبوات

### خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والخدمة المرتبطة بها من النقل  
التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتأمين والتأمينات  
تغطية استيراد الحاويات الواردة والصادرة

### خامة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشيؤين الحاويات الفسارغة



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاة البستان) خلف فندق ميركوري - سايا بلاشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٤٢٣٣٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب : ٢٢٠ ميدى جابر - الإسكندرية



## بارقة الأمل ... المفردة



« بارقة أمل، أبحث عنها بلا جدوى .. أحسست أن الإحباط بدأ يتسرب إلى نفسي وعقلي .. شعرت بالقلق حاولت أن أبحث وأفتش عن (بارقة) وسط ركام الإحباط واليأس الذي أصبح شعورا عاما في وطن - بحثت وفتشت بصديق وإخلاص وكانت النتيجة - فشل ذريع - بارقة أمل، بحثت عنها لمستقبل هذا الوطن حاصرتني دوامات اليأس التي تولدت من أمواج الفساد .. أحاول أن أفرا مضدرات تعطل الأمل وتبعث على التناؤل. تقذف بي الأمواج في بحر الجدل بلا شواطئ وكلما أرمق بصيص أمل محاولا أن أقوى على الوقوف تلطمني موجة إحباط جديدة أقوى من سابقتها. إذن ما الحل؟ كيف السبيل؟ هل يقف الرجل منا (إن كان رجلا) في صفوف المتفرجين وكيف؟ هل يكتفى بالبكاء والعلويل ومصلصة الشفاة؟ هل يقنع بقراءة الصمت والتلهيل والتصفيق لكل كلمة صدق سواء من إبراهيم عيسى أو مجدي مهنا أو وائل الإبراشي؟ أم يقوم المرء منا بالتنفيس عن همومه بالكلام تارة والكتابة تارة أخرى؟ هل الوطن استفاد من كل هذا؟

يحاربوه في افكاره ومبادئه .. لكن من يطول هيكله عبد الله كمال أم أسامة سرايا أم محمد إبراهيم علي؟

حقا أننا نعيش عصر الالتزام الذين يتناولون على القدم الأبية ..

ألا نتفقون معي ...

\* رئيس جهاز الشباب / د / خريوش أوصل برقية إلى الرئيس مبارك باسم شباب مصر يقول فيها أن شباب مصر الذين تحققت طموحاتهم .. إلخ.

السؤال من هو خريوش الذي يتحدث باسم شباب مصر أنا شخصيا لم أقضه للحديث باسمي ...

\* مجلة روز اليوسف والإريدية التي زجمل نفس الاسم أصبحت بوقا للنظام دون وعي كما كانت الجمهورية في عصر التليج

الذهبي عصر سمير جيب يقولون أن عبد الله كمال رئيس التحرير يبحث عن دور أكبر من رئاسة تحرير المجلة والإريدية.

\* إبراهيم عيسى رئيس تحرير الدستور كفاية .. حرام أصبتا بالإحباط واليأس .. صدق كلامك وواقعيته ومنطقية .. وعاد بعد؟

\* كلما استمعت إلى السيد / محمد دحلان في أي حديث من الفضائيات وضعت يدي على سبب القضية الفلسطينية.

\* الحياة الحزبية في مصر تدعو إلى التفريق.

\* تغيرات قيادات النقل الجدي بعد حادث العبارة بما يقرب من 75 يوم يدعو إلى التناؤل الحذر.

الشعب الفلسطيني .. يا أبناء حماس .. يا تقيسوا إن الله معكم .. ويا أبناء فتح عار عليكم ما تفعلون .. إن القضية واحدة لكن القلوب تشتت وتشتت وصارت الدنيا ومفاتها في الشاغل .. لقد وقعت حركة فتح في شرك كبير .. فهي تحارب أبناء حماس في الداخل والخارج والهدف من إفشال تلك الحركة التي اختارها الشعب بحسب إرادته ويكمل قواء العقيلة.

ما حدث في الإسكندرية (كارة) بكل ما تمله الكلمة من معاني كارة في حق الوطن .. كارة في حق المواطنة .. كارة في حق الأمن كارة في حق كل مسلم وكل قبطي، ما حدث يجب ألا يمر مرور الكرام يجب أن نبه من الأسباب الحقيقية لهذا الاحتقان الجميع لا يتمل .. بلطف الروح الملوك فما هو السبب؟

ما هي الأسباب الحقيقية لهذا الوضع الراهن؟

يا سادة عاشت مصر بمسلميها وأقباطيها منذ فجر التاريخ على المحبة والصداقة الحقيقية فما هو الجديد؟

استمناق أقباط لهم دينهم ولي ديني بالعالم وانتفاخي من الصائغر، يا سادة الين فوق الجميع وفوقوا الفرصة على صناعات الفتن ومستغلها والأكون عليها.

إن الرسل صلى الله عليه وسلم نبى الرحمة ومعلم البشرية .. كان خلقه القرآن .. معذرة يا رسول الله .. لقد ضللت الطريق الذي رسمته لنا .. اللهم وعلى صراطك استقيم شيئا.

حرب الفضائيات أصبحت على كل شكل ولين .. ماذا لو التزمت تلك المحطات بأصول اللعبة الإعلامية وكانت الصراحة والموضوعية بعيدا عن الإثارة في الأسلوب والتمتع، نفس الصدى انتقلت إلى الصحف فلا سقف يحكم الأمور ... لقد تكلم سقف المبادئ وصار الجميع على الدرب سائرين .. قدسنا ترقى الفتع الصحفي تعيش الصحافة المصرية .. صحيفة روز اليوسف تقنع النار على أستاذ الأساتذة (ميكلا) لنشئ إلا لأنه قيمة مصرية وقيمة عربية أراد هؤلاء أن

يلبثي إحساس قوى أن الأوضاع العامة لا تعجب الكثيرين لكن هؤلاء الكثيرين غير مستعدين للعمل .. عمل أي شيء لصالح هذا الوطن؟ والكارة أن هؤلاء غير مستعدين كذلك لتصديق أنفسهم!!

القضية أكبر من مدحج إسماعيل الذي ضرب عرض الحائط بكل قوانين البلد مستغلا اسمه وعلاقاته التي لا تخفى على أحد، القضية ليست في أزمة القضاء وتحول بعضهم إلى لجنة صلاحية القضية ليست في إبراهيم نافع أو سمير رجب أو إبراهيم سعدا القضية ليست كمال الشاذلي أو إبراهيم سليمان أو حسن خضر القضية ليست أحداث فتنة طائفة في الإسكندرية أو أسبوط القضية ليست عر أفندي أو محمود أفندي أو حتى هادي أفندي ... القضية أكبر من ذلك بكثير القضية يا سادة .. قضية شعب ووطن .. قضية شमार غائبة وفساد مستشري.

\* سناكل .. لزمت وارتدتون وإن يركع الشعب الفلسطيني لضغط أمريكا وأوروبا .. من فوق منبر في أحد القمبات الفلسطينية في قطاع غزة قالها إسماعيل منية رئيس الوزراء الفلسطيني متحديا العالم برصيد ضخم من الثقة في الله والثقة في النفس .. إن أمريكا قررت إزاله شعب فلسطين أيها ذلك عقابا له على خياراته الديماغوجية ولكن ميهات ميهات أن يدل شعب آمن بقضيته وأمن بقيافته لكن أشد ما يزعج وينتق الجراح هو هذا الموقف المتخاذل للدول العربية والإسلامية، شيوخ العرب ملوك النطق أو وفر كل واحد منهم ثمن زجاجة الحرب أو سيرة حمراء في حانات باريس لا احتاج الشعب الفلسطيني دواتر أمريكا وأوروبا، إن تبرعات أمراء الخليج وأغنياء العرب والمسلمين لأدعي الكرة والغنائين تكفي شعب فلسطين ولكن القضية قضية عقل غابت عن الوعي وبعث ضمايرها، الكروش انتفخت وأصابها التهمة والشعب الفلسطيني يبحث عن كسرة خبز أو غسمة زيتون أو حبة زعفران هل ينتظر هؤلاء الجثة، الجثة ليست ملكي ولا ملك فامتها ولكن الجثة ملك وصنعية رب عرف بالعدل والرحمة، كيف يأمل هؤلاء دخول الجثة كيف وهؤلاء انتزعت من ظلوهم الرحمة .. يا أبناء

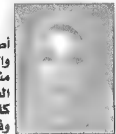




## كوارثة جديدة بمرض الحمى القلاعية تقتحم الثروة الحيوانية

أصبحت مكتوفى الأيدي أمام الكوارث التى تنهال علينا كالطمر فلا نستطيع غير الأذن والتغوص من المجهول والتساؤل أين نحن قبل حدوث الكارثة ولماذا لا نضع احتياطات تجنبها ومن هو المسئول عن ذلك هل فرد أم منظمة أم الدولة كلها .. لا نعرف .. ولكن كل الذى نعرفه هو ماذا سنفعل .. وخاصة فى هذه الفترة التى يعانى منها العالم من انفلونزا الطيور تظهر لنا الآن.

كارثة جديدة يدخل معها الشعب المصرى فى دوامة الكوارث الطبيعية والغير طبيعية وهى «الحمى القلاعية» وقبل الخوض فى تفاصيل الكارثة لا بد التعرف على:



### تاريخ المرض أولاً:

• داء الحمى القلاعية: هو فيروس منتشر فى مصر يصيب الماشى وذلك منذ عام 1971 ولكن مع ظهور نوع جديد للفيروس (A) أصبح له أعراض مرضية مختلفة فيسبب «الحمى» والذى يظهر لقائحه مصغرة على الشفتين واللسان والغم. ويمن من الأمراض البائية العنيفة والذى ظهر من نفسه بسبب عدم انتباه إليه، فهو ببساطة نمو حيوانات على القضاء للمخاطر للمواشى أو بين الأفلان أو على الضرع مع ارتجاع سريع فى درجة الحرارة / فقدان الشهية/ زيادة إفراز اللعاب أو وجود جرح إذا ظهرت الأمراض فى الأقدام.

### الحمى القلاعية .. ومركز الأرض لحقوق الإنسان

تلقى مركز الأرض عشرات الشكاوى من المزارعين بمحافظات مختلفة تطلب تدفق مواشهم على إثر إصابتهم بالحمى القلاعية.

وقام المركز بإرفاق شكاوى المزارعين إلى السيد وزير الزراعة والإتارات البيطرية لمخاطبتهم بسيرة التحرك المأمول للحد من الكارثة حيث أن هذا المرض العنيفة يهدى إلهة الحيوانات خاصة الصغيرة «البقر» كما يهدى تهليل الأبقار.

كما طالب المركز فى شكواه السيد المسئول رئيس الوزراء بتعويض المزارعين الذين تلفت مواشهم وأغنامهم من فواش ديونهم لدى بنك التنمية والإئتمان الزراعى لتعويضهم من مواصلته تشدهم فى تنمية الثروة الحيوانية وإنتاج الأبقار وكفالة الغداء الصحى للتغذية للمواطنين فى مصر.

### • هناك سؤال هام؟

هل من الممكن أن ينتقل هذا المرض إلى الإنسان؟

حذرت لجنة الصحة والسكان بعجس الشورى برئاسة /د/ صلاح الشيبى من حدوث كارثة صحية بيئية خطيرة تصيب الإنسان لأن الفيروس ينتقل للإنسان من البشر وينقل الإنسان آخر .. موضحة أنه لا توجد خطة بيطرية لمواجهة مرض الحمى القلاعية وبمصر الفيروس فى البقر التى انتشر فيها بالإضافة إلى أنه يتم إلقاء الحيوانات النافقة فى المصارف مما يعد كارثة خطيرة.

### • طرق انتقال الفيروس للإنسان

1- شرب اللبن الغير معقم وأيضا منتجات الألبان كالجبن - خصوصا القريش والزبد والشرش ... إلخ من حيوانات مصابة وبأثر غير مقلمة.

2- من اللحم أو أى إفرازات أخرى إذا وصلت إلى الشفاء المخاطى للمجان اللحم، وهذه الطريقة يكون معرض لها الأشخاص الذين لهم احتكاك بالحيوان المصابة.

3- الاحتكاك المباشر مع الحيوان المصاب من طريق جرح (كما يحدث فى الجازون).

### الأعراض فى الإنسان

لا قدر الله عند انتقال الفيروس للإنسان تحدث نفس الأعراض التى تصيب المواشى ولكن بصورة خفيفة مثل: - ارتفاع درجة الحرارة.

- حُمى البرق.

- ألم عند البلع وظهور حويصلات على الشفاء للمخاطى المجان اللحم.

### ولكن نادراً ما يسبب المرض وفيات

فقط فى الأطفال الضعاف جدا ويمكن سبب الوفاة هو الضعافات الثانية للمرض.

### الوقاية من الإصابة بالمرض

1- عزل الحيوان المصاب بالمرض.

2- الحصول على اللبن من حيوان سليم فقط والتغلب من اللبن القادم من حيوان مصاب.

3- تطعيم اللبن جيدا سواء باللي أو البسترة أو المعاملة الحرارية الجيدة والذى نجدها فى اللبن الحليب ويكون عليه جملة «المعاملة الحرارية الفائقة»

4- تحصين الحيوانات المعرضة للمرض دورياً.

### عرض حالات الإصابة بالمرض فى مصر

• قد صرح مسئول مصرى منذ عدة أيام أن أطباء بيطريين اكتشفوا مرض الحمى القلاعية فى ثمانية عجول فى مزرعة مطلوبة للدولة بصعيد مصر وتقع على بعد 300 كيلو متر من جنوب القاهرة.

قد أرسل أحد أصحاب المواشى بمنطقة الجيزة إلى مركز الأرض بآن أوران العجول الذى يربيهها تقصت بشكل كبير ونجى لب المواشى.

• رغم تصريح وزارة الزراعة بأن هناك مرض الحمى القلاعية ولكن الأعداد المصابة كانت قليلة حيث بلغت 460 حالة فقط والوزارة تقوم بتحصينهم. ولكن كشفت شكاوى المزارعين عكس ذلك واضطر مزارعى الفيوم فقط إلى دفن 35 حالة مصابة بالمرض بعد نفوقها بجوار المزارع بطريقة عشوائية فى قرى ومراكز سيلا والصالحية وطامية والمناصرية.

### • الحمى القلاعية .. كارثة إقتصادية

كما أن هناك من خطر إشار /د/ أحمد توفيق رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية بأن الحمى القلاعية تكتسب خطير على المواشى حيث يهدى إلى تطول فترة الحيوانات المصابة على التناسل.

وأنه لا يوجد تحصين للمرض يعطى مائة نسيبة 100%.

وتعطل الثروة الحيوانية فى مصر

جانب إقتصادى كبير يشقى الجميع حدوث كارثة مرضية فى هذا الإجراء مثل ما حدث فى ثروة الدواجن، فعلى سبيل المثال .. لمحافظة الفيوم وحدها تقدر بجزء كبير من هذه الثروة حيث عند الأبقار فى مزارعها (104390) وعدد الجوامس (79664) والماعز (34375) والأرانب (34317) فقليل أو الكثير هذا الموضع وسط هذه الأعداد .. فماذا نتنتظر بعد.

وهنا لابد من وضع خطة قومية للمحافظة على هذه الثروة وحمايتها من أى غزو فيروس سواء مرض الحمى القلاعية أو أى أمراض خطيرة أخرى.

### العجول الآسيوية واء انتشار الحمى القلاعية بمصر (LAO)

• أعترف الدكتور/ أحمد توفيق .. رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية لخطة الألفية والزراعة الغار بإنتشار الحمى القلاعية فى ثمانية محافظات مصرية.

• وأشار إلى أن ما يقرب من 14 قرية ومزرعة مصرية إنتشرت بها حالات الإصابة كما ذكرت جريدة الوفد.

• أكدت مصادر بيطرية أن السبب المباشر وراء إنتشار الحمى القلاعية فى مصر هو المجهول الحية التى تم استيرادها من إثيوبيا ومنها بعض الحيوانات التى تحمل الفيروس كما أكدت المصادر أن التحريم الحية التى تم إستيرادها من إثيوبيا كان من المقرر أن تظل 30 يوم فى الحجر بهدف التأكيد من صحتها ولكنها خرجت قبل إتمام هذه المدة وأنها لم تخرج للذبح مباشرة الأمر الذى أدى إلى إنتشار الإصابة خاصة بين العجول الصغيرة التى ليست لديها مناعة كافية لقائمة الفيروس.

• وأخيراً ... هناك شيء هام .. هل تتوافر أمصال لقائمة هذا المرض؟

• هناك مصادر تصرح بأن الحكومة قامت بإستيراد أمصال أجنبية من دبي للسيطرة على المرض بإصافه إلى إنتاج أمصال محلية توصل إليها مركز إبحاث المصل واللقاح التابع للهيئة العامة للخدمات البيطرية بالعاصمة.





# عالم البحار والمحيطات.. عالم ملء بالأسرار

## • الحياة في المحيطات.

### • سمات الأرض أيضاً في قاع المحيط.

يطلق على الأرض اسم الكوكب الأزرق وذلك لأن المياه تغطي مساحات كبيرة من سطحها. حيث تغطي مياه المحيطات أكثر من 70% من مساحة الأرض ويعد المحيط الهادئ هو أكبر وأعظم محيط على وجه الأرض حيث يحتل ثلث مساحة كوكب الأرض. بينما يعد المحيط الأطلنطي ثاني أكبر محيط في العالم يتبعه في ذلك المحيط الهندي.

وهناك أيضاً محيطان صغيران يحيطان بالقطبين الشمالي والجنوبي فالمحيط الجنوبي يحيط بقطرة أنتاركتيكا أما بالنسبة لأصغر محيط وهو المحيط القطبي الشمالي فهو يحيط بالقطب الشمالي حيث تكون مياهه باردة للغاية وتغطي الثلوج لمدة ستة أشهر كل عام.

ويطلق على الأجزاء الصغيرة من المحيطات وبحار حيث يعد كل من البحر المتوسط والبحر الكاربي من أكبر البحار الموجودة على الأرض وتتصل المحيطات ببعضها البعض حيث تتدفق المياه فيما بينها فيمكنك الأبحار عريزي القارئ حول العالم دون أن تلمس الأرض.

## بقلم/ ولاء حمزة

### سمات الأرض أيضاً في قاع المحيط:

يوجد في قاع المحيط كثيراً من السمات التي توجد على الأرض مثل أساطيل الجبال والبراكين والأخاديد العميقة والكهوف والاضطرابات المستوية.

ومن أمثلة ذلك:

يوجد في قاع المحيطات سلاسل من البراكين يطلق عليها إسم قمم براكين - فيض الجزر عبارة عن قمم براكين ذات طفت على سطح المحيط كما أن جزر هاواي فهي توجد عند نهاية سلسلة براكين موجودة تحت المياه وتعتبر الأخاديد العميقة في المحيط عبارة عن شقوق عميقة للغاية في قاع المحيط يعتبر أخدود مارينا هو أصعب مكان على سطح الأرض كما تخرج مياه ساخنة تلي من منافذ عميقة موجودة في الجاه يطلق عليها إسم عداش السواد وتعتبر حول هذه المنطقة الديدان الأنبوبية وأيضاً حول هذه الشقوق سمك لبطينس المعلق.

### حقائق مذهلة:

• لقد تم قياس أحول موجة على الإطلاق في خليج نيتا في ولاية الاسكا الأمريكية في يناير عام 1858م حيث بلغ ارتفاعها 500 متر.

• يستغرق سمك الصوت الأزرق أن يقطع أربعة أطنان من القشريات.

• وحالي 97% من المياه الموجودة في الكرة الأرضية مالحة.

• عندما تم قياس طول جبل مونكايا الموجودة في هاواي بدأ من قاع المحيط بعد أنه يرتفع لأكثر من 9145 متر وذلك يصعب لأطول جبل موجود في الكرة الأرضية.

\*\*\*\*

المنطقة، فمعظم الحيوانات البحرية تعيش في هذه الطبقة من المحيط فهناك مستنمرات من الأسماك مثل السردين والسكة الغنية تعيش هناك ووسطاء معقم أسماك القرش طعامها وأيضاً مسكاف البحر وأسد البحر الذي يصلط الأحياء الميتة والمجوفة في هذه المنطقة.

### الطبقة الوسطى (طبقة الشفق)

تبدأ من عمق 200 متر حتى 1000 متر تحت سطح البحر فكلما زاد عمق مياه المحيط كلما كانت المياه باردة ومظلمة حيث تعد هذه أكبر سموتة تسمى على الكائنات الطحالب والخضرة ولكن معظم الطعام فيها قليل للغاية ولذا تعيش ضمن هذه المنطقة سموتة الأسماك فتصل إلى هذه المنطقة أشواء زرقاء أو ممتعة لذا لا تستطيع الحيوانات أن تعيش في هذه المنطقة ونتيجة لذلك لحيوانات هذه المنطقة تاكل بعضها البعض أو تتهم الطعام الذي يسقط من الطبقة الأعلى (الطبقة المضيئة) وذلك نلاحظ أن كثيراً من الأسماك التي تعيش في هذه المنطقة يكن لديها عين كبيرة للغاية وتكون في أعلى رأسها.

ويمكن أن تظل الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة العميقة من المياه فترة طويلة دون أن تتحرك فكلما منهم كلما السمك الأعمق يسبح بشكل مغرور ليتمكن من إيجاد أكله على الفور بينما تصدر بعض الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة أصواتاً خاصة بهم حيث يستخدم السمك الأصوات لإيجاد فريسته.

### الطبقة المضيئة (مياه المصطب)

#### العميقة

تبدأ من 1000 متر وتصل حتى 4000 متر تحت مستوى سطح البحر وتكون جعم الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة صغير للغاية وباندا ما تكل ومن أمثلة ذلك ثعالب البحر ضخم المجمع ولديه قمع كبير للغاية ومعدة مزنة بحيث يستطيع أكل أي شيء يفسد المجمع بينما سمك أبو الشمس يستخدم سمك أبو الشمس يستخدم من أنفحة الشمس حيث تتحرك في فريسته ثم يلتهمها من خلال فمها الكبير.

### نظام التغذية في البحر

#### والمحيط

تعتبر النباتات أجزاء مهمة من سلسلة الطعام الموجودة في المحيط فكل كائنات الكائنات التي يصلط الأحياء الميتة تاكل الكائنات الأخرى للبحر وذلك يعني أنها تشكل الكائنات البحرية الأخيرة لأن سلسلة الطعام في سلسلة من الكائنات.

المية بحيث ياكل كل نوع ما يليه. فنباتات سلسلة الطعام في المحيط بالعوالق وفي عبارة من خليط من الكائنات البقية الطحالب، فمثل كل النباتات تستخدم الطحالب طاقة الشمس لصنع الطعام فتتغذى القشريات الصغيرة جداً على الطحالب الأصغر ويغترفها سبياً بإسهم العواق.

ومن أمثلة هذه السلسلة الأتي: يوجد في المحيطات كثيرة من سلاسل الطعام المتنوعة، فالحيوانات الصغيرة مثل الجمبري تاكل العواق الصغيرة بينما يتغذى كل من السمك والبار والأخطبوط على الجمبري وتاكل الأسماك الأكبر حجماً والحيوانات يسلك القرش هذه الأيونات والأسماك وهكذا - وهناك أيضاً سلاسل أخرى قصيرة المدى فتجذب أعداد هائلة من القشريات والعواق تقتر باللافقاري وهي بذلك تعد للأنواع الأساسية لكثير الكائنات البحرية ألا وهو السمك الأزرق كما توجد أيضاً كائنات كثيرة قد تكون ميتة ولكن في قاع المحيط موزرة بذلك علماء كثير في الحيوانات.

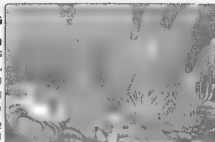
### المياه في المحيطات

تعيش الكائنات البحرية في كتلة طليقة أو مناطق حيث يعيش أكثر من 90% من كل الكائنات البحرية في المنطقة المضيئة التي تحتها أشعة الشمس.

### المياه في أول مستوى: الطبقة

#### المضيئة

في سطح البحر حتى 200 متر تحت سطح البحر تحتفي كثيراً من أشعة الشمس والتي يعد أساسياً لمو النباتات حيث تنمو كل من العواق والطحالب والاضطرابات البحرية في هذه



### مما تكون السواحل؟

تتكون السواحل من شواطئ ومياه أو صخرية أو منحدرات متفرعة فهي المنطقة التي يلتقي فيها كل من البحر والأرض وتتغير السواحل باستمرار بتغير المناخ برف السواحل المحيط تتشكل كل هذه الصخور بحيث يصبح جميعها صخوراً غالية حيث تصبح رسماً يطلق على هذه العملية تاكل ولكن تبقى بعض الصخور بعد عملياً، فكل كائنات التي داخل البحر يكون بارزاً في المحيط وتغير أيضاً حركة المياه والزلازل خط الساحل فالشواطئ الرمية تملأ كثيراً من السواحل حيث تقيم الرياح والد والجزر إلى الشاطئ المحيط كما أن هناك كمية كبيرة من الرمال تأتي إلى السواحل من خلال الأنهار التي تصب في البحر.

### البحر والجزر وحركة الأمواج بمصطفى

#### البحر

يتحرك المحيط باستمرار وذلك نتيجة لتحركات الأمواج على سطحه هذا ما تم تسميته بحركة السواحل حلقية المخلوقات تحت إشراف أو محمد حواس حيث تم الإشارة إلى أن مستوى البحر يقل أو يرتفع مع حركة المد والجزر فمعظم الأمواج تتكون نتيجة لوجود الرياح فالقوة الصافية تتكون من نسبة الأمواج العالية بينما تقيم الرياح بمجموعة الأمواج تعتمد على قوة الرياح.

كما يؤثر الشمس والفرق على البحر تأثيراً كبيراً مسبباً ما يطلق عليه المد والجزر ويكون لك نفع على الجنبية الأرضية فممكن أن يتحرك البحر نتيجة لوجود موجة هائلة من المد والجزر إلى الأرض بينما يؤدي وجود موجة منخفضة من المد والجزر إلى إحصار المياه بعيداً عن الأرض.





دنيا المرأة

### همسات

- لا تخف من الحق لانه
- صلة الأرحام تزيل العرم
- الإبتسامه في وجه أخيك صدقه

هذه غرائب الشعر...

### شعر يقرأ أفقياً ورأسياً

مبني فستان وهذا حرام  
فستان يباح لـها حرام  
وهذا لـها يهد حرام  
حرام حرام حرام حرام

### نصائح لكل امرأة

#### قواعد التجميل وأدواته

**المكياج:** هو عنصر أساسي من عناصر المكياج فهي تشمل القيمة النهائية لأساس المكياج تتمثل في تجميل لون البشرة وتجعلها أكثر رونقا

#### أنواع البودر

#### 1 - البودر العالقة (loose powder)

وهي بوبره لينه ولا يكتسب التلطي منها فهي تساعد على تغطية البثور بالبشرة ولكن لابد اختيار ألونها حسب أنواع البشرة

#### 2 - البودر المضغوطه (comact powder)

لا تفضي أكثر مما يلزم من هذه البوبره خصوصاً حول العينين لأنها ستترك لك الشظوط البقية إيماعية إضافية للبشرة اختاري بوبره مضاف إليها وافي من أشعة الشمس أو مرطب

#### أحمر الشفاه

أحمر الشفاه يضيف القمم النهائية إلى المكياج في تغيير الألوان بتغيير مظهره كانه يصبغي أكثر رونقا وجمالا بجوده وكثافته يعتمد على الألوان

#### \* تعرفي على أنواع أحمر الشفاه المثالي

أبيض من أصعب أحمر شفاه الذي يتناسب مع لون بشرته تحديداً لون الشفاه الطبيعي إلى حمرا في نطاق الألوان التالية البني - الزهري - البيج الزمهر - الوردى

ومن الأفضل الاحتفاظ بلونين أحمر شفاه أحدهما فاتح لإستعماله في الصباح والأخر خامق للمساء ولابد من تناغم العين والشفاه إذا كانت العينان ظلمتا قليل لابد أن يكون أحمر الشفاه فاتح وكثيف

1 - اختاري تركيبة مغليه كريمي لفصل لشفتك لان بعض التركيبات المغليه تكون جافة وبالتالي تظهر الشفاه خشنة وجافة

2 - أحمر الشفاه اللامع يحتوى على كمية أقل من المواد الملونه

#### \* ملمع الشفاه

(Lip Gloss)

يعتبر أحمر الشفاه اللامع هو الاختيار الأنسب لونه على الشفايف أسهولة وضعه فهو يرضى الوجه ويبرز الشفتين بكاملها ويرطبها

#### فصل مثالي اللون الزائد

- لحرصى على شرب كوب من الماء الساخن ويغلي مغلة كبيرة زيت زيتون و 2 ملاعق سكر وأطربها قبل أن يوجه .. سوف تجدى في فترة وجيزه أن وزنك في تناقص

### يخل الشعب الاسكتلندي

المروف من أهل اسكتلندا أنهم مشهورون بالبخل ... وقد حدث أن أحدهم فقد رجله اليمنى في جارت وأراد أن يشتري فردة حذاء لرجله اليسرى فأرسل إلى إحدى الصحف إعلاناً يقول فيه:  
(رجل فقد لده اليمنى ويبحث عن رجل فقد قدمه اليسرى ويكون مقاسه 42 لشاركة ثمن الحذاء ويقتسمه سوية !!!)

### إسلاميات: يوم الاثنين في حياة الرسول صلى الله عليه وسلم

ولد الرسول (صلى الله عليه وسلم) يوم الاثنين الثاني عشر من ربيع الأول في عام الفيل الموافق 23 أبريل 571م وهاجر إلى المدينة يوم الاثنين من ربيع الأول ويوصل إلى قباء يوم الاثنين، الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 14 من الهجرة الموافق 24 سبتمبر 622م وانتقل إلى جوار رب يوم الاثنين الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 11 هـ الموافق 8 يونيو 632م

### أقوال حكيمة

- من شجرة واحدة تصنع الملايين من أموات الثقاب
- ووجد ثقاب واحد لحرق ملايين الأشجار (برنارد شو)
- «انصف أنفك من فيئته فقد خلق الله لك أنفنتين ولمع واحداً ذلك حتى تسمع أكثر مما تتكلم» (أبو الدرداء)

### من عالم الفضاء والكواكب

- إن الغلاف الجوي المحيط بالأرض له فائدة كبيرة فهو يحمينا من خطر الشهب والنيازك التي تتدفق ناحية الأرض بمل الهاديبة
- كوكب القمر .. أقرب الكواكب إلى الأرض لأنه تابع لها وكان الرواد الأمريكان أول من هبطوا على سطحه واسم الرائد الذي هبط «أرمسترونج»

### اختبر معلوماتك

- هناك دولتان لهما نفس العلم شكلاً ولفناً فما هما هاتان الدولتان؟
- يبلغ أقصى طول لرقبة إنسان حوالي 30 سم بينما يصل طول رقبة الزرافة إلى حوالي ثلاثة أربعة أمتار ... فقول
- تعرف عدد الفترات في رقبة الإنسان وفي رقبة الزرافة؟
- إماره موناكو في أوروبا وجنوبها أندونيسيا في جنوب شرق آسيا
- ٧ فترات في كلتا الرقيبتين



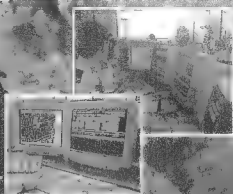
### إبتسم من فضلك دعاء بحكم المهنة:

- دعا مربي فريق كرة قدم فقال: اللهم اجعلني «مدافعا» للفريق و«مهاجماً» للشر ومدافعا عن الحق و«حارساً» لكلمتي ومديناً عن «الرافيين» ولا تجعلني «مستعلاً» على الناس ولا «مزعزلاً» لسير الحياة يا رب العالمين
- بينما دعا مدرس لغة العربية فقال: اللهم اجعلني «مفادلاً» للخير ومزعزراً للراس بعيداً عن «الغضب» ومضافاً إلى «جوارح الصالحين» ومزجوراً للثناك و«تادماً» لمصالحك المستقيم ومبنيكاً «بالسلام»





**ADEL M. ALY**  
Maritime Dev. Manager  
PACC Electronic Engineering Co.  
e-mail adelali@pacceng.com



# Maritime Satellite Tracking System for SAR Operations.

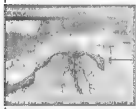
## System Objectives

At any time the Control Center is able to retrieve ship's:

- Position (Lat., Long).
- Course.
- Speed.
- Status.

## Sailing Vessel

The Integrated Mapping System uses Admiralty data to provide users with seamless location tracking on land and offshore.

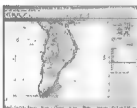


The UK Hydrographic Office Admiralty Raster Charts integrate seamlessly with 1:50000, 1:25000 1:10000 OS Maps.

Scales Up to 1:200000

The Basechart will provide the users with:-

- Information—sandbanks, depths, wrecks, danger areas etc
- Position information on buoys, lighthouses
- Fully integrate with Global Positioning System (GPS)
- Seamless hydrographic & Terrestrial information
- International y recognized symbols & abbreviations



## System Objectives

- Real time data updating with a long distance communication means.
  - Globe Satellite Coverage using 4 Geostationary Satellites.
  - Using Integrated Mapping System within the Control Center.
- We can do that by:

## System Objectives

- Transmitting ships data and status every 30 mins. In the normal sailing conditions.
- Updating information every 4 mins for ships under distress.
- Polling information at any time from the Control Center if needed

## Real time updating:

System Objectives

## Globe Satellite Coverage:

System Objectives

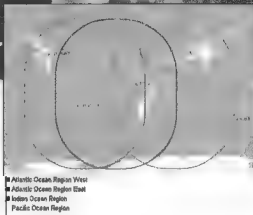
## Integrated Mapping System:

Scales Up to 1:200000

System Objectives

## Integrated Mapping System:

System Overview



Onboard Vessel Installations

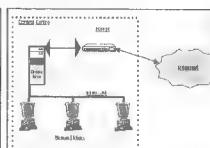
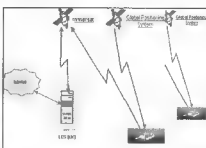
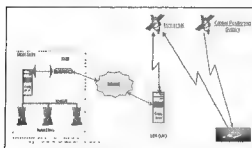
- Inmarsat D+ Transceiver
- Panic Button
- Data Terminal (Optional)
- Control Center
- Mobile Data Support for Despatch of Vessels,
- Communication with Crews Via 8 byte coded messages.

## Control Center

- DSL
- Leased Line
- Satellite Internet

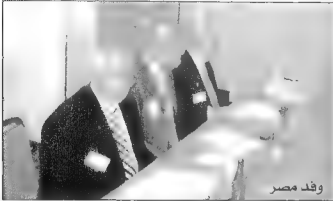
## Software capabilities

- Editing vessels and units to be monitored.
- Routes and way points editing.
- On Screen red alert for ship under distress.
- Visual Satellite photos of the region and ports could be added.
- Short coded messages for





## بزيورخ الضفرة من 24 - 26 مارس والمنعقد ببنديق سويس أوڤيل زيورخ



وفد مصر

حضر المؤتمر وفد من مختلف دول العالم بجانب مجلس إدارة الفئات العالمية على مدى ثلاث أيام. وكان في صدارة جلسات عمل من أهمها الـ (Rame) وهو مجلس الفئات في المنطقة الإفريقية والعربية وحضره مندوبين من مصر وليبيا وتونس والسعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة (بني) وكذلك لبنان والسودان ومن الدول الإفريقية كينيا. وتم عرض الترحيمات التي تمت لصناديق الفئات وكذلك التطورات التي حدثت في مطار القاهرة الدولي، ومطار القاهرة بعيداً عن المعن السفنة.

وتحدث من لبنان السيد عقوب القيسى وشرح ما يتم في النقل الدولي في لبنان وتحدث عن دول الكويت السيد C.H.Bichage من كينيا وما تم لتسويق التعاون بين دول الكويت. وتم تحديد الاجتماع القادم لدول الـ (Rame) في 3-4 يونيو 2006 بتونس الشقيقة.



وفي نهاية الاجتماع تم تعيين الكاشف منصور نائب رئيس الفئات رئيساً للـ (Rame) عن الفترة القادمة خلفاً للسيد عبد الله وهما في تونس والرئيس الأسبق للفئات. كذلك كان من الإشتاعات الهامة التي عقدت لجنة الطيران ولجنة الجمارك ولجنة التريب ولجنة العلاقات العامة ولجنة النجور واللجنة القانونية والتي تم سرد بعض القوانين الجديدة التي تم لهاحتن. وكذلك لجنة النقل المتعدد الوسائط وتم التتويه عن الكونغرس المقبل والذي سينعقد في الصين بمدينة شنغهاي في الفترة من 18 إلى 21 سبتمبر 2006. وهذا وفد مصر وفد مكون من اللواء مازن نعيم نائب رئيس شعبة خدمات النقل الدولي والسيد عبدالعال عبد الله مدير العام رئيس لجنة الجمارك والسيد عصام الشاذلي رئيس لجنة الشحن الجوي.

## تطبيق الإدارة الإلكترونية في اللوائح البحرية مع دراسة حالة لـ (نقطة السوي)

سأله الدكتور



ونظراً لأن الإستخدام الإلكتروني للبيانات لم يأخذ الشكل الأش في التماس بين قطوع كبير من الموانئ وخاصة العربية منها. لضمان موثوقيتها لمجم التطور التكنولوجي في الموانئ الأوروبية، مما سيوفر سياسة تطبيق الأمر الواقع في محاولة تطبيق تعاملاتنا مع تلك الموانئ وبهذا النظام الإداري والتشغيلي الحديث. تقيم هذه الدراسة بمراسة آلية عمل تلك الأنظمة الحديثة لتبادل المعلومات من خلال نقل صورة حقيقية (أو متع منها في بعض الموانئ العربية والأوروبية، مثل موانئ السفنة، وميناء، وميناء، وروتردام، والإشتادات البحرية الدولية مثل (ECO - Port, B.M.PARTI) Group) بما يكفل تطبيق وتنفيذ آلية عمل إلكتروني للبيانات بصورة مربة، بحيث تكفل الأداء الفني والتقني المتصور.

وتنوع هذه الرسالة متطلبات توفير نظام إلكتروني حديث للمعلومات على أعلى مستوى إلكتروني، والذي يمكن تطبيقه لشبكة العمل الإداري والتشغيلي في ميناء غزة البحري الجديد.

وتستعي هذه الدراسة إلى توضيح أهمية مسايرة التطور التكنولوجي للمعلومات في الموانئ العربية والأوروبية، والذي يمكن من خلاله ضمان تميز الأداء، وتوفير الوقت من خلال سرعة المعاملات وإتباع منظومة المعلومات تتسم بالسرعة والسهولة.

وشمل هذا البحث الدراسات اللازمة لتطوير ميناء غزة البحري بناءً على المعطيات المتوافرة من ناحية تخطيط موقع الإنشاء، ويشير البحث إلى الدراسة الإستراتيجية الخاصة بالبيئة التحتية للميناء، من شبكات طرق وميناء وشبكات إصطناعات وحاسب آلية ومجموعات برمجية التي تعتبر أساس النظام الخاص بآلية عمل الميناء port Automation بحيث تعمل بنظام الوقت الحقيقي Real Time System.

إعداد: ماهر محمد رمضان شحادة  
رسالة مقدمة إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا  
والنقل البحري للحصول على درجة الدكتوراه في تكنولوجيا النقل البحري  
إشراف الدكتور: يسرى صابر النجمل  
نائب رئيس الأكاديمية للتعليم والبحوث بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري سابقاً وزير التعليم العالي

تطرق لفرايد حجم التجارة الدولية الثقلية بحراً، والتي تتزايد معها أحجام وأعداد السفن التي تجوب البحر، ويترد على الموانئ، الأمر الذي صاحبه ارتفاع معدلات إستخدام التكنولوجيا الحديثة للمعلومات، والتي من شأنها العمل على تسهيل التعامل فيما بين الموانئ والسفن من جهة، وبين الموانئ وبعضها البعض، وبين القطاعات المتعاملة معها من جهة أخرى. ومن ثم فقد راد الإهتمام العالي بإستخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) في الموانئ، والعمل على ضمان نجاح أساليب إدارتها فيما بين تلك الموانئ، وذلك من خلال إبراز إبتكاريات تفضل بتكنولوجيا تبادل للمعلومات فيما بينها، بما يحقق الجدوى الاقتصادية والتكامل بين الموانئ، لتتأقده وتتقدم بفضل الخدمات للخطط الملاحية المتنامية معها.







الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



## شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً..... بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي : داخل الدائرة الجمركية - ميناء دمياط

عنوان تلفريك : دميكاكوت دمياط

التلفون: ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ / ٥٧

فاكس: ٥٧ / ٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damitta@dchc.com.eg



# اجتمع انترناشيونال

BEST WISHES



في حفل بهيج شتم الأهل والأصدقاء تم زفاف الزميل حسن فوزي علي الأنسة صحر عثمان وأسرة المجلة تهنيء العروسين وأسرتهما بالزفاف المبارك وبالأفقاء والبنين



في حفل بهيج تم زفاف الأستاذ/ أحمد محمد عبد الرحمن طيفي علي الأنسة / نجلده محمد عبد الرحمن عبد الرحمن وأسرة المجلة تهنيء العروسين وأسرتهما



في حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف الأستاذة مدحت سمير علي الأنسة نسمة هزوز



عيد ميلاد سعيد



ندى إبراهيم أحمد



رنية محمد أحمد الكسار



رنية أحمد صلاح



أحمد إبراهيم أحمد



منة الله عمرو على

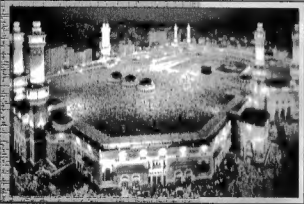




# شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية

MEMPHIS Shipping Agencies Company

ش.م.م



يسر شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية بصفتها الشركة الرائدة في مجال الوكالة الملاحية وخدمة البضائع بالموانئ المصرية لأكثر من ٢٥ عاما أن تعلن بعد التحديث والتطوير لأنشطة الشركة عن تقديمها للخدمات المتميزة بأحسن صورة وأقل تكلفة وتشمل الخدمات:

- ❖ خدمة جميع أنواع السفن بالموانئ المصرية ومباشرة مصالح الملاح
- ❖ والمستأجرين والعاملين وسليم قطع الغيار.
- ❖ أعمال السمسار البحري.
- ❖ استقبال وتنسيق أطقم السفن وحلج البحارة.
- ❖ ربط البضائع وحجز القارصان وإستئجار السفن.
- ❖ أعمال الشحن والتفريغ بأحلي الموانئ وخدمة البضائع وحراستها بالساحات التابعة للشركة.
- ❖ التخليص الجمركي على البضائع الواردة والصادرة والتراخيص.
- ❖ نقل البسائل والحاويات منه الباب للباب منه خلال النقل متعدد الوسائط.
- ❖ مباشرة أعمال السياحة بالداخل والخارج وحجز تذكرة الطيران والبواخر.
- ❖ إهانة السياحة الدينية (الحج - العمرة) بأسعار منافسة

## المركز الرئيسي

71 طريق الحرية - إسكندرية

تليفون: 3937109 - 110 - 113

تلكس: 54162 - 54502

فاكس: 3919500 - 3955640

e-mail: memphis@aast.edu

قطاع السياحة : 3920826 (03)2+

: 3916752 (03)2+

: 3927113 (03)2+ فاكس

قطاع السياحة : 3920826 (03)2+

رئيس القطاع التجاري : 3919795 (03)2+

مدير عام التشغيل : 3924756 (03)2+

مدير ادارة الملاحة : 3916624 (03)2+





INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.  
الشركة الدولية للملاحة والنسج



# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

## INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

### E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

#### Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis  
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591  
4141592, 4141593  
Fax: 2-(02) - 4141885

#### Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

#### Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,  
Al Messalah- Attareen  
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)  
Fax: 2-(03)- 4805786

#### Suez Office:

Adabia Port  
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

#### Port Said Office:

21, Al Gabry St.  
Tel: 2-(066)- 352940, 352941  
352942  
Fax: 2- (066)- 352943

